SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 158° - Numero 139

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — Roma - Sabato, 17 giugno 2017 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Prima,** *oltre alla* **Serie Generale**, *pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:*
- **1ª Serie speciale:** *Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)*
- **2ª Serie speciale:** *Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)*
- **3ª Serie speciale:** *Regioni (pubblicata il sabato)*
- **4ª Serie speciale:** *Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)*
- **5ª Serie speciale:** *Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)*

La **Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda,** "Foglio delle inserzioni", *è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato*

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in *Gazzetta Ufficiale,* le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacert.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

Camera di commercioVenezia Giulia Trieste Gorizia

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO-LEGGE 16 giugno 2017, n. **89**.

Interventi urgenti per assicurare la parità di trattamento dei creditori nel contesto di una ricapitalizzazione precauzionale nel settore creditizio.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014, che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 82/891/CEE del Consiglio, e le direttive 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE e 2013/36/UE e i regolamenti (UE) n. 1093/2010 e (UE) n. 648/2012, del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) n. 806/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2014 che fissa norme e una procedura uniformi per la risoluzione degli enti creditizi e di talune imprese di investimento nel quadro del meccanismo di risoluzione unico e del Fondo di risoluzione unico e che modifica il regolamento (UE) n. 1093/2010;

Vista la direttiva 2001/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 aprile 2001, in materia di risanamento e liquidazione degli enti creditizi;

Visto il decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, «Testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia» (T.U.B.) e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto legislativo 16 novembre 2015, n. 180, recante «Attuazione della direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 82/891/CEE del Consiglio, e le direttive 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE e 2013/36/UE e i regolamenti (UE), n. 1093/2010 e (UE) n. 648/2012, del Parlamento europeo e del Consiglio»;

Visto il decreto legislativo 16 novembre 2015, n. 181, recante «Modifiche del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385 e del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, in attuazione della direttiva 2014/59/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, che istituisce un quadro di risanamento e risoluzione degli enti creditizi e delle imprese di investimento e che modifica la direttiva 82/891/CEE del Consiglio, e le direttive 2001/24/CE, 2002/47/CE, 2004/25/CE, 2005/56/CE, 2007/36/CE, 2011/35/UE, 2012/30/UE e 2013/36/UE e i regolamenti (UE), n. 1093/2010 e (UE) n. 648/2012, del Parlamento europeo e del Consiglio»;

Vista la comunicazione della Commissione europea 2013/C - 216/01 concernente l'applicazione dal 1° agosto 2013 delle regole in materia di aiuti di Stato alle misure di sostegno alle banche nel contesto della crisi finanziaria (la «Comunicazione sul settore bancario»);

Visto il decreto-legge 23 dicembre 2016, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 2017, n. 15, e, in particolare l'articolo 13 che autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere o acquistare, entro il 31 dicembre 2017, azioni emesse da banche italiane, secondo le modalità e alle condizioni stabilite nel Capo II del medesimo decreto-legge;

Considerato che la sottoscrizione delle azioni può essere effettuata dal Ministro dell'economia e delle finanze solo dopo l'applicazione delle misure di ripartizione degli oneri secondo quanto previsto dall'articolo 22 del medesimo decreto-legge;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni volte a garantire la parità di trattamento dei creditori in vista dell'applicazione delle misure di ripartizione degli oneri;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 16 giugno 2017;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dell'economia e delle finanze;

EMANA
il seguente decreto-legge:

Art. 1.

Modifiche al decreto-legge 23 dicembre 2016, n. 237, convertito in legge 17 febbraio 2017, n. 15

1. Al decreto-legge 23 dicembre 2016, n. 237, convertito in legge 17 febbraio 2017, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 19, comma 2, le parole «Entro sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «Entro centoventi giorni»;

b) all'articolo 22, dopo il comma 2-*bis*, è inserito il seguente:

«2-*ter*. Al fine di assicurare la parità di trattamento nella ripartizione degli oneri, qualora l'Emittente abbia presentato o abbia formalmente comunicato l'intenzione di presentare, a seguito dell'accertamento dei requisiti di accesso, la richiesta di intervento dello Stato ai sensi dell'articolo 15, il termine di scadenza delle passività di cui al comma 2 dallo stesso emesse che ricada nei sei mesi successivi alla presentazione dell'istanza o della formale comunicazione dell'intenzione di presentarla è prorogato fino al termine dello stesso periodo di sei mesi. La proroga non comporta inadempimento ai sensi di legge o

di clausole contrattuali, ivi incluse quelle relative ad altri rapporti di cui è parte l'Emittente o una componente del gruppo bancario di cui esso è parte. Alla proroga si applica, in quanto compatibile, il comma 10 del presente articolo. Durante la proroga le passività producono interessi secondo le previsioni contrattuali applicabili».

Art. 2.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 2017

MATTARELLA

GENTILONI SILVERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Visto, *il Guardasigilli:* ORLANDO

17G00108

DECRETI PRESIDENZIALI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 27 aprile 2017.

Determinazione della quota variabile per gli anni dal 2006 al 2009 spettante alle Province autonome di Trento e di Bolzano.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, e successive modificazioni, ed in particolare, l'art. 78, concernente l'assegnazione annuale alle Province autonome di Trento e di Bolzano di una quota non superiore a quattro decimi del gettito dell'imposta sul valore aggiunto relativa all'importazione riscossa nel territorio regionale;

Visto il decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 268, recante «Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Trentino-Alto Adige in materia di finanza regionale e provinciale», come modificato dal decreto legislativo 24 luglio 1996, n. 432;

Visto, in particolare, l'art. 5 del citato decreto legislativo n. 432 del 1996 che, nel modificare l'art. 10 del decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 268, prevede che l'accordo per la determinazione della quota variabile di ciascun esercizio sia definito d'intesa tra Governo e presidenti delle giunte provinciali e ne fissa i criteri e le modalità;

Considerato che, ai sensi dell'art. 10, comma 10, del decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 268, nel caso in cui non si perfezioni nel termine previsto l'accordo di cui all'art. 5 del citato decreto legislativo n. 432 del 1996, la quota variabile viene versata a ciascuna provincia nella misura dell'ottanta per cento di quella spettante per l'esercizio immediatamente precedente, salvo conguaglio sulla base della successiva intesa;

Visto l'art. 2, comma 114, della legge 23 dicembre 2009, n. 191;

Visti i decreti del Ministero dell'economia e delle finanze 17 ottobre 2008 n. 0119254, 2 dicembre 2008 n. 00132665, 4 dicembre 2008 n. 0133661, 3 dicembre 2010 n. 0102990, 3 dicembre 2010 n. 0102991 e 22 marzo 2011 n. 0035301 con i quali sono stati attribuiti, a titolo di acconto sulla quota variabile per il periodo 2006 - 2009, rispettivamente € 489.010.686,00 alla Provincia autonoma di Trento ed € 702.341.410,20 alla Provincia autonoma di Bolzano;

Viste le note 8 aprile 2016, n. 0033314, e 14 luglio 2016, n. 59766, del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - I.Ge.PA., con le quali è stata avanzata la proposta per la determinazione della quota variabile spettante alle Province autonome di Trento e di Bolzano per gli anni dal 2006 al 2009, per gli importi specificati nella tabella 5 allegata al presente decreto;

Considerato che alle province in esame va attribuita, a titolo di quota variabile per gli anni dal 2006 al 2009, una somma pari ai quattro decimi del gettito dell'I.V.A. all'importazione e della somma sostitutiva, nella misura complessiva di € 770.877.051,37 per la Provincia di Trento e di € 623.800.024,72 per la Provincia di Bolzano, al netto degli acconti corrisposti in applicazione del citato art. 10, comma 10, del decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 268, come indicato nelle tabelle da 1 a 5 allegate al presente decreto;

Viste le note 16 maggio 2016, n. PAT/D317/2016/257566 e 31 agosto 2016, n. PAT/D317/2016/454802, con le quali, congiuntamente, il Presidente della Provincia autonoma di Trento e il Presidente della Provincia autonoma di Bolzano manifestano il proprio assenso alla proposta di accordo, anche con riferimento ai contenuti delle allegate

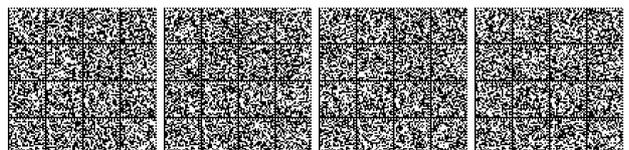



tabelle riepilogative, nonché l'impegno a proseguire per gli anni 2016 e 2017 con l'attuale metodologia di determinazione del saldo finanziario in termini di competenza mista ai fini del patto di stabilità interno prevista dall'art. 1, comma 455, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, demandando a un successivo accordo tra ciascuna provincia e il Ministero dell'economia e delle finanze la specificazione delle possibili modalità di utilizzazione delle risorse relative alle annualità 2018 e 2019, compatibilmente con i vincoli nazionali in termini di indebitamente netto;

Vista la nota 22 novembre 2016 n. PAT/D317/2016/626048 con quale, congiuntamente, i Presidenti delle Province autonome di Trento e di Bolzano - in riscontro alla nota datata 3 novembre 2016, n. 84578, del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - I.Ge.PA. - confermano il proprio definitivo assenso alla definizione delle quote variabili per gli anni dal 2006 al 2009, nei termini indicati nella citata nota n. 84578, rappresentando l'esigenza che il predetto successivo accordo preveda la corresponsione con cadenza annuale anche delle quote previste per gli anni 2018 e 2019;

Considerata la necessità di subordinare l'erogazione delle risorse relative alle annualità 2018 e 2019 e il conseguente accertamento da parte delle Province autonome di Trento e di Bolzano nel proprio bilancio al raggiungimento del predetto successivo accordo;

Ritenuto pertanto di corrispondere l'ammontare complessivo delle quote variabili, pari a € 770.877.051,37 per la Provincia autonoma di Trento e a € 623.800.024,72 per la Provincia autonoma di Bolzano, in quattro annualità dell'ammontare rispettivamente di € 192.719.262,84 a favore della Provincia autonoma di Trento e di € 155.950.006,18 a favore della Provincia autonoma di Bolzano, a decorrere dall'anno 2016;

Visto l'art. 1, comma 1, lettera *ii)*, della legge 12 gennaio 1991, n. 13, che determina gli, atti amministrativi da adottare con decreto del Presidente della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 24 marzo 2017;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro per gli affari regionali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

Decreta:

Art. 1.

1. Le quote variabili per gli anni dal 2006 al 2009 di cui all'art. 78 decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, sono determinate in complessivi € 1.259.887.737,37 per la Provincia autonoma di Trento e in complessivi € 1.326.141.434,92 per la Provincia autonoma di Bolzano.

2. Le predette quote, al netto di quanto già devoluto a titolo di acconto ai sensi dell'art. 10, comma 10, del decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 268, sono determinate in complessivi € 770.877.051,37 per la Provincia autonoma di Trento e in complessivi € 623.800,024,72 per la Provincia autonoma di Bolzano.

Art. 2.

1. Le quote variabili di cui all'art. 1, al netto delle somme devolute a titolo di acconto, sono quantificate in quattro annualità di € 192.719.262,84 ciascuna per la Provincia autonoma di Trento e in quattro annualità di € 155.950.006,18 ciascuna per la Provincia autonoma di Bolzano. L'erogazione delle annualità 2018 e 2019 è subordinata al raggiungimento dell'accordo tra ciascuna provincia e il Ministero dell'economia e delle finanze circa l'individuazione delle possibili modalità di utilizzazione delle risorse medesime, compatibilmente con i vincoli nazionali in termini di indebitamente netto.

Art. 3.

1. All'onere complessivo di € 1.394.677.076,09, di cui alla tabella 5 allegata al presente decreto, si farà fronte, a decorrere dall'anno 2016, mediante l'utilizzazione delle somme iscritte annualmente per il periodo dal 2016 al 2019 in conto competenza nel capitolo n. 2790, art. 6, nell'ambito Missione relazioni finanziarie con le autonomie territoriali, Programma regolazioni contabili e altri trasferimenti alle Regioni a statuto speciale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, e nei corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

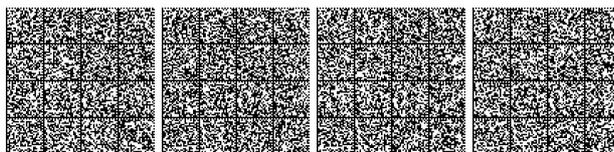
Dato a Roma, addì 27 aprile 2017

MATTARELLA

GENTILONI SILVERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

COSTA, *Ministro per gli affari regionali*

PADOAN, *Ministro dell'economia e delle finanze*

Registrato alla Corte dei conti il 24 maggio 2017
Ufficio controllo atti P.C.M. Ministeri giustizia e affari esteri, reg.ne prev. n. 1169

ALLEGATO

TAB. 1

QUOTA VARIABILE 2006

QUADRO RIEPILOGATIVO

Complesso delle spese per interventi dello Stato disposti negli stessi settori di competenza delle province, al netto di quelle di cui all'art. 5, comma 5, del decreto legislativo n. 432/1996 (in euro):

	TRENTO	**BOLZANO**	**Incid. TN**
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.026.477.826	1.030.748.268	4,86%
Ministero dello Sviluppo Economico	957.835.759	957.835.759	4,54%
Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale	13.910.727.683	13.911.906.156	65,87%
Ministero della Pubblica Istruzione	934.642.426	934.642.426	4,43%
Ministero dell'Interno	358.498.047	365.655.341	1,70%
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	275.100.899	265.100.899	1,30%
Ministero delle Infrastrutture	2.082.394.435	2.321.081.387	9,86%
Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali	589.176.692	588.926.692	2,79%
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	699.822.620	693.857.980	3,31%
Ministero della Salute	282.239.459	266.574.552	1,34%
Ministero dei Trasporti	-	-	0,00%
Ministero dell'Università e della Ricerca	2.292.206	2.292.206	0,01%
Ministero del Commercio Internazionale	-	-	0,00%
TOTALE	**21.119.208.051**	**21.338.621.666**	**100,00%**

	I.V.A. importazione extra CEE		Somma sostitutiva	TOTALE
	gettito	4/10 gettito regionale		
Provincia autonoma di Trento	8.895.340	3.558.136	293.062.354	296.620.490
Provincia autonoma di Bolzano	10.030.916	4.012.366	304.017.956	308.030.322

	Parametro quota variabile		Incidenza quota variabile sul limite 4/10
	popolaz./territorio (*)	spettanza	
Provincia autonoma di Trento	1,448%	305.806.133	103%
Provincia autonoma di Bolzano	1,634%	348.673.078	113%

(*) incidenza ottenuta su dati Censimento 2001.

TAB. 2

QUOTA VARIABILE 2007

QUADRO RIEPILOGATIVO

Complesso delle spese per interventi dello Stato disposti negli stessi settori di competenza delle province, al netto di quelle di cui all'art. 5, comma 5, del decreto legislativo n. 432/1996 (in euro):

	TRENTO	**BOLZANO**	**Incid. TN**
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.293.123.987	1.335.123.987	5,89%
Ministero dello Sviluppo Economico	1.103.359.676	1.103.359.676	5,03%
Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale	1.070.961.981	1.070.961.981	4,88%
Ministero della Pubblica Istruzione	811.045.095	796.045.095	3,69%
Ministero dell'Interno	303.537.684	328.603.720	1,38%
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	409.311.200	439.003.370	1,86%
Ministero delle Infrastrutture	1.329.835.282	1.329.835.282	6,06%
Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali	723.227.362	915.915.382	3,29%
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	585.068.430	585.068.430	2,66%
Ministero della Salute	160.079.242	198.693.144	0,73%
Ministero dei Trasporti	720.002.545	958.689.497	3,28%
Ministero dell'Università e della Ricerca	87.511.544	87.511.544	0,40%
Ministero della Solidarietà Sociale	13.359.531.117	13.359.531.117	60,85%
Ministero del Commercio Internazionale	-	-	0,00%
TOTALE	**21.956.595.145**	**22.508.342.225**	**100,00%**

	I.V.A. importazione extra CEE		Somma sostitutiva	TOTALE
	gettito	4/10 gettito regionale		
Provincia autonoma di Trento	8.237.635	3.295.054	313.590.597	316.885.650
Provincia autonoma di Bolzano	9.289.248	3.715.699	325.313.610	329.029.309

	Parametro quota variabile		Incidenza quota variabile sul limite 4/10
	popolaz./territorio (*)	spettanza	
Provincia autonoma di Trento	1,448%	317.931.498	100%
Provincia autonoma di Bolzano	1,634%	367.786.312	112%

(*) incidenza ottenuta su dati Censimento 2001.

TAB. 3

QUOTA VARIABILE 2008

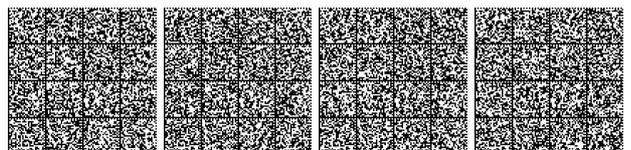
QUADRO RIEPILOGATIVO

Complesso delle spese per interventi dello Stato disposti negli stessi settori di competenza delle province, al netto di quelle di cui all'art. 5, comma 5, del decreto legislativo n. 432/1996 (in euro):

	TRENTO	**BOLZANO**	**Incid. TN**
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.076.199.594	1.076.199.594	4,97%
Ministero dello Sviluppo Economico	905.002.944	905.002.944	4,18%
Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali	14.808.354.310	14.739.639.434	68,35%
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	283.325.945	283.325.945	1,31%
Ministero dell'Interno	388.083.708	243.047.330	1,79%
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	669.965.423	597.465.771	3,09%
Ministero delle Infrastrutture	2.286.196.602	2.524.883.554	10,55%
Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali	483.784.815	771.473.815	2,23%
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	765.669.520	765.669.520	3,53%
TOTALE	**21.666.582.862**	**21.906.707.908**	**100,00%**

	I.V.A. importazione extra CEE		Somma sostitutiva	TOTALE
	gettito	4/10 gettito regionale		
Provincia autonoma di Trento	7.423.693,42	2.969.477	328.160.770	331.130.248
Provincia autonoma di Bolzano	8.371.398,97	3.348.560	340.428.463	343.777.022

	Parametro quota variabile		Incidenza quota variabile sul limite 4/10
	popolaz./territorio (*)	spettanza	
Provincia autonoma di Trento	1,448%	313.732.120	95%
Provincia autonoma di Bolzano	1,634%	357.955.607	104%

(*) incidenza ottenuta su dati Censimento 2001.

TAB. 4

QUOTA VARIABILE 2009

QUADRO RIEPILOGATIVO

Complesso delle spese per interventi dello Stato disposti negli stessi settori di competenza delle province, al netto di quelle di cui all'art. 5, comma 5, del decreto legislativo n. 432/1996 (in euro):

	TRENTO	**BOLZANO**	**Incid. TN**
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.313.219.859	1.326.419.859	5,35%
Ministero dello Sviluppo Economico	1.010.065.579	1.010.065.579	4,11%
Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali	17.253.566.432	17.308.737.388	70,23%
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca	451.182.975	455.045.376	1,84%
Ministero dell'Interno	363.138.569	236.922.618	1,48%
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	501.656.791	501.656.791	2,04%
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	2.719.569.010	3.559.835.105	11,07%
Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali	352.820.994	352.820.994	1,44%
Ministero per i Beni e le Attività Culturali	601.385.903	601.385.903	2,45%
TOTALE	**24.566.606.114**	**25.352.889.615**	**100,00%**

	I.V.A. importazione extra CEE		Somma sostitutiva	TOTALE
	gettito	4/10 gettito regionale		
Provincia autonoma di Trento	6.087.151	2.434.860	330.214.617	332.649.477
Provincia autonoma di Bolzano	6.864.234	2.745.694	342.559.088	345.304.782

	Parametro quota variabile		Incidenza quota variabile sul limite 4/10
	popolaz./territorio (*)	spettanza	
Provincia autonoma di Trento	1,448%	355.724.457	107%
Provincia autonoma di Bolzano	1,634%	414.266.216	120%

(*) incidenza ottenuta su dati Censimento 2001.

TABELLA 5

PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E BOLZANO
QUOTA VARIABILE 2006/2009

DESCRIZIONE	TRENTO	BOLZANO	TOTALE
QUOTA VARIABILE 2006 - TAB.1	296.620.490,05	308.030.322,21	
QUOTA VARIABILE 2007 - TAB.2	316.885.650,47	329.029.308,60	
QUOTA VARIABILE 2008 - TAB.3	313.732.119,84	343.777.022,20	
QUOTA VARIABILE 2009 - TAB.4	332.649.477,01	345.304.781,91	
TOTALE QUOTA VARIABILE 2006 - 2009	**1.259.887.737,37**	**1.326.141.434,92**	
DEVOLUTO IN ACCONTO	489.010.686,00	702.341.410,20	
SALDO QUOTA VARIABILE 2006-2009	**770.877.051,37**	**623.800.024,72**	**1.394.677.076,09**
QUOTA ANNUA	**192.719.262,84**	**155.950.006,18**	**348.669.269,02**

17A04010

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 12 maggio 2017.

Recepimento della direttiva 2016/2309 della Commissione del 16 dicembre 2016 che adegua per la quarta volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 2008/68/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose, recepita con il decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35;

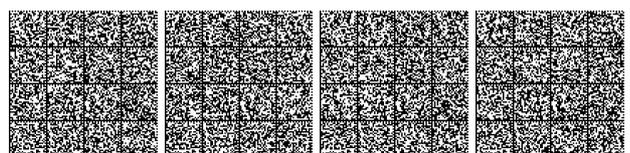
Vista la direttiva 2010/61/UE della Commissione del 2 settembre 2010 che adegua per la prima volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della su indicata direttiva 2008/68/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 3 gennaio 2011, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 39 del 17 febbraio 2011;

Vista la direttiva 2012/45/UE della Commissione del 3 dicembre 2012 che adegua per la seconda volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della su menzionata direttiva 2008/68/UE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 gennaio 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 61 del 13 marzo 2013;

Vista la direttiva 2014/103/UE della Commissione del 21 novembre 2014 che adegua per la terza volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della richiamata direttiva 2008/68/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 gennaio 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 78 del 3 aprile 2015;

Vista la direttiva 2016/2309/UE della Commissione del 16 dicembre 2016, che adegua per la quarta volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della più volte richiamata direttiva 2008/68/CE;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e successive modificazioni, e, in particolare, l'art. 229 che delega i ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Considerato che l'art. 5 del richiamato decreto legislativo n. 35 del 2010 rimette all'amministrazione il recepimento delle direttive comunitarie, concernenti l'adeguamento al progresso scientifico e tecnico della materia del

trasporto di merci pericolose su strada, recanti modifiche degli allegati A e B dell'ADR, dell'allegato del RID che figura come appendice C del COTIF e dei regolamenti allegati all'ADN;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2016/2309/UE;

Adotta
il seguente decreto:

Art. 1.

Modifiche all'art. 3 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35

1. Le lettere *a)*, *b)* e *c)* dell'all'art. 3, comma 2, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, sono sostituite dalle seguenti:

«*a)* negli allegati A e B dell'ADR, come applicabili a decorrere dal 1° gennaio 2017, restando inteso che i termini "parte contraente" sono sostituiti dai termini "Stato membro", come opportuno;

b) nell'allegato del RID, che figura come appendice C della COTIF, applicabile con effetto dal 1° gennaio 2017, restando inteso che i termini "Stato contraente del RI" sono sostituiti dai termini "Stato membro", come opportuno;

c) nei regolamenti allegati all'ADN, applicabili con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2017, così come l'art. 3, lettere *f)* ed *h)* e l'art. 8, paragrafi 1 e 3 dell'ADN, nei quali «parte contraente» è sostituito con "Stato membro", come opportuno.».

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 maggio 2017

Il Ministro: DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 6 giugno 2017
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio 2001.

17A04092

DECRETO 19 maggio 2017.

Recepimento della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 96/96/CE del Consiglio del 20 dicembre 1996, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 agosto 1998 n. 408, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 278 del 27 novembre 1998;

Vista la direttiva 1999/52/CE della Commissione del 26 maggio 1999, che adegua al progresso tecnico la su indicata direttiva 96/96/CE, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 agosto 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 24 agosto 2000;

Vista la direttiva 2001/9/CE della Commissione del 12 febbraio 2001, che adegua al progresso tecnico la predetta direttiva 96/96/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 febbraio 2002, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 5 marzo 2002;

Vista la direttiva 2001/11/CE della Commissione del 14 febbraio 2001, che adegua al progresso tecnico la richiamata direttiva 96/96/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 4 settembre 2002;

Vista la direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 29 maggio 2003;

Vista la direttiva 2003/27/CE della Commissione del 3 aprile 2003, che adegua al progresso tecnico la più volte richiamata direttiva 96/96/CE, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 13 ottobre 2003;

Vista la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali, 19 novembre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con il decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2008;

Vista la direttiva di rifusione 2009/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 maggio 2009, concernente il controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;

Visto il regolamento (CE), n. 167/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Visto il regolamento (CE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli;

Vista la direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante l'abrogazione della su menzionata direttiva 2009/40/CE;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada», e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 59, 60, 75, 79, 80, nonché l'art. 229 che prevede che le direttive comunitarie, nelle materie disciplinate dal codice medesimo, sono recepite con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 65 del 19 marzo 2010;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, 20 maggio 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 149 del 30 giugno 2015;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/45/UE;

Adotta
il seguente decreto:

Art. 1.

Oggetto

1. Il presente decreto individua le modalità di effettuazione dei controlli tecnici dei veicoli circolanti sulle strade pubbliche.

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai veicoli con una velocità di progetto superiore a 25 km/h, appartenenti alle seguenti categorie, come definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, dal regolamento UE n. 167/2013 e dal regolamento UE n. 168/2013:

a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi non più di otto posti a sedere, oltre al posto a sedere del conducente – veicoli della categoria M1;

b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere, oltre al posto a sedere del conducente – veicoli delle categorie M2 e M3;

c) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N1;

d) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci, aventi una massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate - veicoli delle categorie N2 e N3;

e) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o persone, nonché per l'alloggiamento di persone - veicoli delle categorie O1, O2, O3 e O4;

f) ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli - veicoli delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e;

g) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5, utilizzati principalmente sulle strade pubbliche, con una velocità massima di progetto superiore a 40 Km/h;

h) veicoli atipici di cui all'art. 59 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente decreto i veicoli ad uso speciale per il trasporto di attrezzature per circhi e giostre, con una velocità massima di progetto non superiore a 40 km/h, immatricolati nel territorio nazionale e che operano solo nel territorio italiano.

3. Per le macchine agricole e operatrici, ad esclusione dei veicoli indicati al comma 1, lettera *g)*, si applicano le disposizioni adottate a norma del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, 20 maggio 2015.

4. Per i veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'art. 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, si applicano le disposizioni adottate a norma del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2009.

Art. 3.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) «veicolo»: ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli su rotaia o il suo rimorchio;

b) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;

c) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente, progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

d) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato ad un veicolo a motore, in modo che parte di esso poggi sul veicolo a motore e che una parte importante della sua massa e la massa del suo carico siano trasportate dal veicolo a motore;

e) «veicolo a due o tre ruote»: ogni veicolo a motore su due ruote, con o senza sidecar, triciclo e quadriciclo;

f) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: ogni veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro;

g) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;

h) «controllo tecnico o revisione»: una ispezione a norma dell'allegato I al presente decreto, finalizzata ad assicurare che un veicolo possa essere utilizzato in condizioni di sicurezza sulle strade pubbliche e sia conforme alle caratteristiche ambientali richieste e obbligatorie;

i) «omologazione»: la procedura con cui uno Stato membro certifica che un veicolo è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, o al regolamento UE n. 167/2013, o al regolamento UE n. 168/2013;

l) «carenze»: i difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico;

m) «certificato di revisione»: il verbale di controllo tecnico rilasciato da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;

n) «ispettore»: la persona abilitata o autorizzata ad effettuare i controlli tecnici sui veicoli;

o) «autorità competente»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale - Direzione generale per la motorizzazione;

p) «centro di controllo»: i centri di controllo pubblici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale e i centri di controllo privati, di cui all'art. 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

q) «organismo di supervisione: le articolazioni periferiche direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale;

r) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, quali le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade, di cui all'art. 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

s) «Ministero»: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 4.

Controlli tecnici periodici

1. I veicoli immatricolati nel territorio nazionale sono sottoposti ad un controllo tecnico periodico effettuato nei centri di controllo di cui all'art. 3, comma 1, lettera *p)*.

2. I controlli tecnici sono effettuati da ispettori del Ministero dallo stesso abilitati, nei centri di controllo privati di cui all'art. 3, comma 1, lettera *p)*, ovvero da ispettori autorizzati.

3. Gli ispettori di cui al comma 2 devono possedere i requisiti previsti all'art. 13.

Art. 5.

Data e frequenza dei controlli

1. I veicoli appartenenti alle categorie di cui all'art. 2, comma 1, sono soggetti ad un controllo tecnico entro i seguenti intervalli:

a) veicoli delle categorie M1, N1, O1 ed O2: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;

b) veicoli della categoria M1 in servizio di piazza o di noleggio con conducente, autoambulanze, veicoli delle categorie M2, M3, N2, N3, O3 e O4: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno;

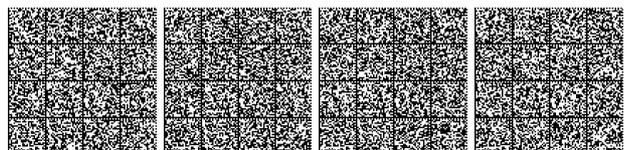
c) trattori delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 con velocità di massima di progetto superiore a 40 km/h: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;

d) veicoli della categoria L: quattro anni dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni;

e) veicoli della categoria L, classificati come motoveicoli ai sensi dell'art. 53 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che effettuano servizio di piazza o di noleggio con conducente: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno;

f) veicoli atipici, ad esclusione dei veicoli di interesse storico e collezionistico: un anno dopo la data di prima immatricolazione e successivamente ogni anno.

2. Le operazioni inerenti le revisioni dei veicoli hanno inizio il 2 gennaio di ogni anno e sono effettuate secondo il seguente calendario:

a) i veicoli di cui al comma 1, lettere *b)*, *e)* e *f)*, sono sottoposti a revisione annuale per la prima volta nell'anno successivo alla prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni anno entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'art. 75 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) i veicoli di cui al comma 1, lettere *a)* e *d)*, sono sottoposti a revisione periodica, per la prima volta nel quarto anno successivo a quello di prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'art. 75 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

c) i veicoli di cui al comma 1, lettera *c)*, sono sottoposti a revisione periodica, per la prima volta nel quarto anno successivo a quello di prima immatricolazione, entro il mese di rilascio della carta di circolazione e successivamente ogni due anni, entro il mese corrispondente a quello in cui è stata effettuata l'ultima revisione; sono esclusi i veicoli che siano stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento della idoneità alla circolazione ai sensi dell'art. 75 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. L'autorità competente, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, può ordinare in qualsiasi momento la revisione dei veicoli.

4. In caso di incidente stradale, a seguito del quale i veicoli a motore o i rimorchi abbiano subìto danni di tale gravità da poter sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia all'autorità competente per la adozione del provvedimento di revisione straordinaria.

Art. 6.

Oggetto e metodi di controllo

1. Per le categorie di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto, il controllo tecnico deve riguardare almeno le aree di cui all'allegato I, punto 2.

2. Per ogni area di cui al comma 1, il controllo tecnico è effettuato sugli elementi di cui all'allegato I, punto 3. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle parti e componenti del veicolo alle caratteristiche ambientali e di sicurezza obbligatorie che erano in vigore al momento dell'omologazione o, se del caso, al momento dell'adeguamento del veicolo. I controlli sono effettuati con le modalità, le tecniche e le attrezzature previste dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nonché dai provvedimenti emanati dalla autorità competente, anche in riferimento alla attività di manutenzione eseguita sul veicolo e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere parti del veicolo.

3. Gli accertamenti relativi alle emissioni inquinanti e la prova di velocità dei ciclomotori sono effettuati sulla base delle disposizioni emanate dalla autorità competente.

Art. 7.

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato I fornisce un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli periodici dei veicoli sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;

b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada, o altri casi più gravi di non conformità;

c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto o immediato per la sicurezza stradale, o hanno ripercussioni sull'ambiente e che giustificano la possibilità di vietare l'utilizzo del veicolo sulle strade pubbliche.

3. Un veicolo con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al comma 2 è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative alle stesse aree oggetto del controllo, identificate nell'allegato I, punto 2, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore se è possibile dimostrare che l'effetto combinato di tali carenze comporta un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

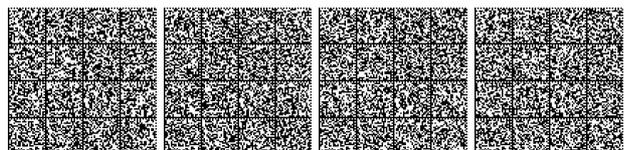
Art. 8.

Certificato di revisione

1. A seguito della effettuazione della revisione, i centri di controllo rilasciano un certificato di revisione che contiene almeno gli elementi, di cui all'allegato II al presente decreto. Una copia cartacea di tale certificato è rilasciata alla persona che ha presentato il veicolo al controllo.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 5, in caso di reimmatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, il certificato di revisione rilasciato da tale Stato è riconosciuto valido in Italia a condizione che tenga conto della frequenza dei controlli in Italia. In caso di dubbio, deve essere verificata la validità del certificato di revisione prima di riconoscerlo.

3. Il certificato di revisione rimane valido in caso di trasferimento di proprietà del veicolo relativamente al quale è stato rilasciato un valido attestato di controllo tecnico periodico.

4. A decorrere dal 20 maggio 2018 e non oltre il 20 maggio 2021, i centri di controllo comunicano per via elettronica al Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la motorizzazione le informazioni contenute nei certificati di revisione da essi rilasciati e, contestualmente, l'invio dell'esito della revisione al CED. Le informazioni predette devono essere conservate dal CED del Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la motorizzazione, per un periodo di almeno quarantotto mesi.

5. Durante la revisione è effettuato il controllo e la lettura del contachilometri, se di normale dotazione; il dato relativo alla lettura è messo a disposizione degli ispettori per via elettronica. La manomissione del contachilometri è punibile ai sensi del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 9.

Esito delle revisioni e autorizzazioni alla circolazione

1. Salvo quanto previsto al comma 4, a chiunque circola, dopo le rispettive scadenze, con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione, si applicano le sanzioni previste dall'art. 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

2. Qualora la revisione abbia avuto esito sfavorevole senza esclusione dalla circolazione, il veicolo stesso può continuare a circolare in deroga alla scadenza di cui all'art. 5, fino a un mese dalla data di annotazione sulla carta di circolazione dell'esito dell'avvenuto controllo. In tal caso, sulla carta di circolazione viene apposta la dicitura «Revisione ripetere - Da ripresentare a nuova visita entro un mese». Resta fermo l'obbligo del ripristino della prescritta efficienza e l'applicazione delle sanzioni di legge per l'eventuale riscontrata mancanza, inefficienza o deficienza dei dispositivi prescritti. Il ripristino dell'efficienza deve risultare da apposita documentazione.

3. In caso di anormalità o difetti riscontrati tali da compromettere la sicurezza della circolazione, o tali da determinare inquinamento acustico od atmosferico, sulla carta di circolazione è apposta la dicitura «Revisione ripetere - Veicolo sospeso dalla circolazione fino a nuova visita con esito favorevole. Può circolare solo per essere condotto in officina». Tale dicitura costituisce autorizzazione al veicolo per essere condotto a riparazione nel corso della stessa giornata in cui la dicitura è stato apposta, con osservanza delle eventuali ulteriori prescrizioni ivi indicate.

4. In presenza di prenotazione effettuata entro i prescritti termini di revisione e fino alla data fissata per la presentazione a visita e prova, è consentita la circolazione dei veicoli anche oltre i termini di scadenza della revisione per essi prescritti e non si applicano le sanzioni di cui all'art. 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992. L'agevolazione di cui al primo periodo riguarda solo le prenotazioni effettuate presso i centri di controllo pubblici di cui all'art. 3, comma 1, lettera *p)*, e non è consentita in presenza di carta di circolazione revocata, sospesa o ritirata, con provvedimento ancora operante. Eventuali prenotazioni, effettuate dopo la scadenza dei termini prescritti, possono essere annotate sulla domanda di revisione; esse comunque sono inefficaci ai fini dell'autorizzazione alla circolazione, permettendo soltanto che il veicolo sia condotto alla visita di revisione, con le limitazioni atte a garantire la sicurezza della circolazione, nel giorno per il quale la visita stessa risulta prenotata.

Art. 10.

Attestato del superamento del controllo

1. Il centro di controllo che ha proceduto alla effettuazione della revisione fornisce un attestato ad ogni veicolo che ha superato il controllo tecnico. Tale attestato indica la data entro la quale deve avvenire il successivo controllo.

2. È riconosciuto valido l'attestato rilasciato da un centro di controllo di un altro Stato membro per i veicoli immatricolati in tale Stato membro.

Art. 11.

Impianti e apparecchiature di controllo

1. Gli impianti e le apparecchiature utilizzati per effettuare i controlli tecnici, sono conformi ai requisiti tecnici minimi di cui al punto I dell'allegato III al presente decreto, nonché ai requisiti stabiliti dalla autorità competente.

2. Le apparecchiature utilizzate per le misurazioni sono periodicamente sottoposte a verifica della conformità metrologica, secondo le modalità previste dalla autorità competente nel rispetto degli intervalli minimi indicati al punto II dell'allegato III.

Art. 12.

Centri di controllo

1. I controlli tecnici sono effettuati a cura degli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 285 del 1992, dal decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 e da quanto disposto dalla autorità competente.

2. I centri di controllo privati sono autorizzati ai sensi dell'art. 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e dei correlati articoli 238, 239, 240 e 241 del decreto legislativo del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

3. Al fine di soddisfare i requisiti minimi, in termini di gestione della qualità, i centri di controllo rispettano i requisiti stabiliti dall'autorità competente. I centri di controllo assicurano l'obiettività e l'elevata qualità dei controlli tecnici.

Art. 13.

Ispettori

1. I controlli tecnici eseguiti presso centri di controllo privati sono effettuati da ispettori autorizzati che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione, di cui all'Allegato IV del presente decreto, e di quanto previsto dal decreto legislativo n. 285 del 1992, dal decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 e dalle disposizioni attuative del Ministero. È facoltà del Ministero introdurre requisiti supplementari specifici in materia di competenza e formazione. I requisiti per l'abi-

litazione degli ispettori del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale sono disciplinati a norma del decreto legislativo n. 285 del 1992 e del decreto del presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Nel rispetto delle competenze fra enti amministrativi, i soggetti indicati dalla autorità competente rilasciano un certificato agli ispettori che soddisfano i requisiti di cui all'Allegato IV, punto 1. Tale certificato contiene almeno le informazioni, di cui all'allegato IV, punto 3.

2. Gli ispettori già autorizzati o abilitati alla data del 20 maggio 2018 sono esentati dal possesso dei requisiti, di cui all'Allegato IV, punto 1.

3. Al momento di effettuare un controllo tecnico, l'ispettore deve essere esente da conflitti di interesse, in modo da assicurare che sia mantenuto un elevato livello di imparzialità ed obiettività secondo quanto stabilito con provvedimento della autorità competente.

4. La persona che presenta il veicolo al controllo è informata delle carenze riscontrate e da correggere.

5. I risultati del controllo tecnico non possono essere modificati, fatto salvo i casi previsti dalla autorità competente.

Art. 14.

Supervisione dei centri di controllo

1. La supervisione dei centri di controllo è effettuata dall'organismo di supervisione.

2. L'organismo.

3. L'autorità competente stabilisce le procedure pertinenti in merito ai contenuti di cui di supervisione svolge almeno i compiti previsti al punto 1 dell'allegato V al presente decreto e soddisfa i requisiti stabiliti al punto 2 dello stesso allegato alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, del punto 3 dell'allegato V.

4. I centri di controllo pubblici sono esentati dal possesso dei requisiti in materia di autorizzazione e supervisione.

Art. 15.

Sanzioni

1. In caso di inosservanza delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dagli articoli 79 e 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 16.

Entrata in vigore e disposizioni transitorie

1. Le disposizioni di cui al presente decreto, fatto salvo quanto previsto dall'art. 16, si applicano a decorrere dal 20 maggio 2018.

2. Gli impianti e le apparecchiature utilizzate per l'effettuazione della revisione, non conformi a quanto previsto dall'art. 11, possono essere utilizzate fino alla emanazione di nuove disposizioni dell'autorità competente, da adottarsi entro il 20 maggio 2023.

3. Salvo l'emanazione di nuove disposizioni da parte dell'autorità competente, i requisiti di cui all'allegato V si applicano a partire dal 1° gennaio 2023.

Art. 17.

Abrogazioni

1. A decorrere dal 20 maggio 2018, sono abrogati i decreti di seguito elencati:

a) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 agosto 1998, n. 408, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 278 del 27 novembre 1998;

b) decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 7 agosto 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 24 agosto 2000;

c) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 febbraio 2002, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 5 marzo 2002;

d) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 12 agosto 2002, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 4 settembre 2002;

e) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 18 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 238 del 13 ottobre 2003.

Art. 18.

Allegati

1. Gli allegati I, II, III, IV e V al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Il presente decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro: DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 9 giugno 2017
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 2154

ALLEGATO I
(*art. 3, comma 1*)

REQUISITI MINIMI CONCERNENTI L'OGGETTO E LA METODOLOGIA DI CONTROLLO RACCOMANDATA

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Il presente allegato identifica i sistemi e i componenti dei veicoli da sottoporre a controllo, illustra i metodi raccomandati per il controllo e i criteri da utilizzare per determinare se le condizioni del veicolo siano accettabili.

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi indicati al punto 3, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle parti e dei componenti pertinenti del veicolo in questione alle caratteristiche ambientali e di sicurezza prescritte in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento del suo adeguamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo stabiliti nel presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti. L'autorità competente accerta che siano tutelate le norme di sicurezza e ambientali.

Nell'ambito dei controlli tecnici periodici il controllo di tutti gli elementi elencati dovrebbe essere considerato obbligatorio a eccezione di quelli contrassegnati da «X», che, pur essendo relativi allo stato del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada, non sono considerati essenziali nell'ambito del controllo tecnico.

Le «ragioni dell'esito negativo» non si applicano nei casi in cui si riferiscono a requisiti che non erano obbligatori nella pertinente legislazione sull'omologazione dei veicoli al momento della prima omologazione, della prima messa in circolazione o nei requisiti per l'ammodernamento.

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi, l'ispettore dovrebbe, eventualmente, anche maneggiarli, valutare i rumori o utilizzare qualsiasi altro mezzo di controllo opportuno senza far uso di apparecchiature.

2. AMBITO DEL CONTROLLO

Il controllo riguarda almeno le seguenti aree:

0) identificazione del veicolo;

1) impianto di frenatura;

2) sterzo;

3) visibilità;

4) impianto elettrico e parti del circuito elettrico;

5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni;

6) telaio ed elementi fissati al telaio;

7) altre dotazioni;

8) effetti nocivi;

9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 adibiti al trasporto di passeggeri.

3. CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e utilizzare le norme e i metodi minimi raccomandati riportati nella seguente tabella.

Per i sistemi e componenti di ogni veicolo oggetto del controllo la valutazione delle carenze è effettuata, caso per caso, secondo i criteri riportati nella tabella.

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi per la sicurezza stradale.

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO					
0.1. Targhe di immatricolazione (se previste dai requisiti)[1]	Esame visivo	a) Targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco		X	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile		X	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo		X	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile		X	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo		X	
		c) Documenti del veicolo illeggibili o che presentano inesattezze	X		
1. IMPIANTO DI FRENATURA					
1.1. Stato meccanico e funzionamento					
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura **Nota**: i veicoli con impianti frenanti servo-assistiti devono essere controllati a motore spento	a) Leva troppo tirata		X	
		b) Usura o gioco eccessivi		X	
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura **Nota:** i veicoli con impianti frenanti servo-assistiti devono essere controllati a motore spento	a) Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa		X	
		b) Rilascio del freno difficile	X		
		Se il funzionamento è compromesso		X	
		c) Superficie antisdrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione multicircuito e della valvola di sicurezza alla sovrapressione	a) Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	 X
		b) Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti[1]		X	
		c) Mancato funzionamento della valvola di protezione multicircuito o della valvola di sicurezza alla sovrapressione		X	
		d) Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e) Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni Prestazione del freno di emergenza insufficiente		X	 X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale	Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore Bassa pressione non rilevabile	X	 X	
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b) Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c) Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d) Funzionamento insoddisfacente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b) Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio	X		
		Usura eccessiva		X	
		c) Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d) Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e) Difetti di funzionamento, l'indicatore luminoso indica anomalie		X	
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a) Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria		X	
		Se il funzionamento è compromesso			X
		b) Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c) Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d) Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico		X	
		Se il funzionamento è compromesso			X
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserire i collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	a) Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi	X		
		Se il funzionamento è compromesso		X	
		b) Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso	X		
		Se il funzionamento è compromesso		X	
		c) Tenuta insufficiente		X	
		Se il funzionamento è compromesso			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Funzionamento difettoso Utilizzo del freno compromesso		X	 X
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	Esame visivo	a) Serbatoio leggermente danneggiato o leggermente corroso Serbatoio gravemente danneggiato, corroso o con perdite	X	 X	
		b) Funzionamento del dispositivo di spurgo compromesso Dispositivo di spurgo non funzionante	X	 X	
		c) Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Dispositivo servofreno difettoso o inefficace Se non funziona		X	 X
		b) Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno Difetti o perdite del cilindro principale		X	 X
		c) Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno Cilindro principale fissato male		X	 X
		d) Liquido del freno insufficiente, sotto il livello minimo Liquido del freno significativamente sotto il livello minimo Liquido del freno non visibile	X	 X	 X
		e) Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
		f) Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
		g) Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	 X
		c) Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi In modo da compromettere il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio imminente di perdite		X	 X
		d) Cattiva installazione dei condotti Rischio di danneggiamento	X	 X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b) Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti Tubi danneggiati o con punti di attrito	X	 X	
		c) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria) Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)		X	 X
		d) Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione Cavo danneggiato		X	 X
		e) Tubi porosi		X	
1.1.13. Guarnizioni per freni	Esame visivo	a) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (raggiunta tacca del minimo) Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (tacca del minimo non visibile)		X	 X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente			X
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a) Tamburi o dischi usurati Tamburi o dischi fortemente usurati, corrosi, graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza		X	X
		b) Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.) Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Mancanza di tamburi o dischi			X
		d) Fissaggio difettoso del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cavi danneggiati o flessi Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
		d) Fissaggio dei cavi difettoso		X	
		e) Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	
		f) Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Cilindri incrinati o danneggiati Funzionamento del freno compromesso		X	X
		b) Perdite nei cilindri Funzionamento del freno compromesso		X	X
		c) Cilindri fissati male o montaggio difettoso Funzionamento del freno compromesso		X	X
		d) Cilindri fortemente corrosi Rischio di incrinatura		X	X
		e) Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro Funzionamento del freno compromesso (margine di movimento insufficiente)		X	X
		f)Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato	X	X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a) Giunzione difettosa		X	
		b) Imperfetta regolazione della giunzione		X	
		c) Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante) Correttore grippato o non funzionante		X	X
		d) Correttore mancante (se prescritto)			X
		e) Targhetta dei dati mancante	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		f) Dati illeggibili o non conformi ai requisiti[1]	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	a) Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
		b) Dispositivo difettoso		X	
		c) Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	a) Montaggio o accoppiatori difettosi Se il funzionamento è compromesso	X	 X	
		b) Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio	Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a)Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.) danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura Funzionamento del freno compromesso		X	 X
		b)Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo Funzionamento del sistema compromesso	X	 X	
		c) Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d) Componente modificato in modo da compromettere la sicurezza[3] Funzionamento del freno compromesso		X	 X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo	a) Mancanti		X	
		b) Danneggiati Inutilizzabili o con perdite	X	 X	
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e tramite il funzionamento	Efficienza insufficiente		X	
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno di servizio					
1.2.1. Prestazioni	Nel corso di un controllo con un banco di prova freni o, se impossibile, nel corso di una prova su strada azionare progressivamente i freni fino allo sforzo massimo	a)Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	 X
		b)Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta. Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	 X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
		e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.2.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro per stabilire il rapporto di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse. I veicoli o i rimorchi la cui massa massima autorizzata sia superiore a 3,5 tonnellate devono essere ispezionati applicando i requisiti della norma ISO 21069 o metodi equivalenti Le prove su strada devono essere effettuate in condizioni di tempo asciutto e su una strada pianeggiante e diritta	Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ([1]): 1. Veicoli immatricolati per la prima volta dopo il 1° gennaio 2012: — Categoria M_1: 58 % — Categorie M_2 e M3: 50 % — Categoria N_1: 50 % — Categorie N_2 e N_3: 50 % — Categorie O2, O3 e O4: — per i semirimorchi: 45 % ([2]) — per i rimorchi: 50 % 2. Veicoli immatricolati per la prima volta prima del 1° gennaio 2012: — Categorie M_1, M_2 e M_3: 50 % ([1]) — Categoria N_1: 45 % — Categorie N_2 e N_3: 43 % ([2]) — Categorie O_2, O_3 e O_4: 40 % ([3]) ______ 3 Altre categorie: Categorie L (entrambi i freni insieme): — Categorie L1e: 42 % — Categorie L2e, L6e: 40 % — Categoria L3e: 50 % — Categoria L4e: 46 % — Categorie L5e, L7e: 44 % Categoria L (freno della ruota posteriore): tutte le categorie: 25 % della massa complessiva del veicolo Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati			

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)					
1.3.1. Prestazioni	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a)Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote Assenza di sforzo di frenatura su una o più ruote		X	X
		b)Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota sullo stesso asse nel caso di assi sterzanti		X	X
		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
1.3.2. Efficienza	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	Sforzo di frenata inferiore al 50 % (6) delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata Raggiunto meno del 50 % dei valori di sforzo di frenata suddetti		X	X
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)					
1.4.1. Prestazioni	Azionare il freno durante un controllo su un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta Meno del 50 % dello sforzo di frenata di cui al punto 1.4.2 raggiunto in relazione alla massa del veicolo durante il controllo		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.4.2. Efficienza	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro (in grado di indicare o registrare i dati) o prova del veicolo su una strada di pendenza nota.	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato		X	
		Raggiunto meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenata suddetti			X
1.5. Prestazioni del sistema di frenatura elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico)		X	
		b) Sistema non funzionante		X	
1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d) Cablatura danneggiata		X	
		e) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b) Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
1.8. Liquido dei freni	Esame visivo	Liquido dei freni contaminato o sedimentato Rischio imminente di guasto		X	X
2. STERZO					
2.1. Stato meccanico					
2.1.1. Stato dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con le ruote staccate dal suolo o a contatto con piastre mobili, ruotare il volante da un'estremità all'altra. Esame visivo della scatola dello sterzo	a) Ruvidezza di funzionamento della scatola		X	
		b)Albero dello sterzo torto o scanalature consumate che compromettono la funzionalità		X	X
		c)Usura eccessiva dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		d)Gioco eccessivo dell'albero dello sterzo che compromette la funzionalità		X	X
		e) Perdite Formazione di gocce	X	X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, ruotare il volante o la barra in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo per verificare il fissaggio della scatola dello sterzo al telaio	a)Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio I fissaggi sono allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto al telaio/alla carrozzeria		X	X
		b)Fori di fissaggio oblunghi sul telaio Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		c)Bulloni di fissaggio mancanti o rotti Fissaggi gravemente compromessi		X	X
		d) Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo Stabilità o fissaggio dell'alloggiamento compromessi		X	X
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a)Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione Gioco eccessivo o probabilità di distacco		X	X
		b)Eccessiva usura a livello dei giunti Rischio molto grave di distacco		X	X
		c)Rottura o deformazione di uno dei componenti che compromette la funzione		X	X
		d) Assenza del bloccasterzo		X	
		e) Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)		X	
		f)Modifica che compromette la sicurezza[3] che compromette la funzione		X	X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Rivestimento antipolvere mancante o deteriorato	X		
		Rivestimento antipolvere mancante o gravemente deteriorato		X	
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con il peso delle ruote al suolo, muovere il volante in senso orario e antiorario o utilizzare uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote. Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e fissaggio	a) Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio		X	
		b) Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso		X	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione verificare il funzionamento del servosterzo	a) Perdita di liquido o funzionamento compromesso		X	
		b) Liquido insufficiente (sotto il livello minimo)	X		
		Serbatoio insufficiente		X	
		c) Meccanismo non funzionante		X	
		Sterzo danneggiato			X
		d) Meccanismo rotto o fissato male		X	
		Sterzo danneggiato			X
		e) Componenti mal allineati o in attrito con altri		X	
		Sterzo danneggiato			X
		f) Modifica che compromette la sicurezza[3]		X	
		Sterzo danneggiato			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		g) Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi Sterzo		X	
		Sterzo danneggiato			X
2.2. Volante, colonna e barra					
2.2.1. Stato del volante/della barra	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a)Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		b)Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		c)Rottura o cattivo fissaggio del mozzo, della corona o delle razze del volante		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
2.2.2. Colonna/forcelle dello sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e la massa del veicolo gravante sul suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante/la barra in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna/alle forcelle. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso		X	
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa		X	
		c) Raccordo flessibile deteriorato		X	
		d) Fissaggio difettoso		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		e) Modifica che compromette la sicurezza[3]			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
2.3. Gioco dello sterzo	Con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, con la massa del veicolo gravante sulle ruote, il motore, se possibile, in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e le ruote diritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del movimento libero	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti)[1]		X	
		Sterzo di sicurezza compromesso			X
2.4. Allineamento delle ruote (X)[2]	Verificare l'allineamento delle ruote sterzanti mediante apparecchiature idonee	L'allineamento non è conforme ai dati o requisiti del costruttore del veicolo[1]	X		
		Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa		X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo di uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componente leggermente danneggiato		X	
		Componente gravemente danneggiato o incrinato			X
		b) Gioco eccessivo		X	
		Direzione in avanti danneggiata; stabilità direzionale compromessa			X
		c) Fissaggio difettoso		X	
		Fissaggio gravemente compromesso			X
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b)Incoerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote		X	
		Sterzo danneggiato			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Servosterzo non funzionante		X	
		d) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
3. VISIBILITÀ					
3.1. Campo di visibilità	Esame visivo dal sedile del conducente	Ostacoli nel campo visivo del conducente che incidono materialmente sulla visibilità in avanti o sui lati (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)	X		
		Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili		X	
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)	X		
		Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili		X	
		b) Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti[1] (area di pulitura esterna delle spazzole del parabrezza)	X		
		Area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza danneggiata o specchi esterni non visibili		X	
		c) Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili		X	
		Visibilità attraverso l'area di pulitura interna delle spazzole del parabrezza gravemente compromessa			X
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a) Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti[1] (devono essere disponibili almeno due possibilità di retrovisione)		X	
		Disponibilità di meno di due possibilità di retrovisione			

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male	X		
		Specchietto o dispositivo non funzionante, gravemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro		X	
		c) Campo visivo insufficiente		X	
3.4. Tergicristallo del parabrezza anteriore	Esame visivo e azionamento	a) Spazzole non funzionanti o mancanti o non conformi alle prescrizioni[1]		X	
		b) Lama del tergicristallo non funzionante	X		
		Lama del tergicristallo mancante o chiaramente non funzionante		X	
3.5. Lavacristalli	Esame visivo e azionamento	Lavacristalli non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato)	X		
		Lavacristalli non funzionanti		X	
3.6 Sistema antiappannamento (X)[2]	Esame visivo e azionamento	Sistema non operativo o chiaramente difettoso	X		
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO					
4.1. Fari					
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante (luci/ sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X		
		Luci/sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa		X	
		b) Sistema di proiezione leggermente difettoso (riflettori e lenti)	X		
		Sistema di proiezione gravemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male		X	
4.1.2. Allineamento	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante utilizzando un dispositivo per l'orientamento dei fari o uno schermo o utilizzando l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'orientamento del faro non rientra nei limiti fissati dai requisiti[1]		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'accensione non è conforme ai requisiti[1] (numero di fari accesi simultaneamente)	X		
		Luminosità frontale superiore al massimo consentito		X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
4.1.4. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1]		X	
		b) Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso		X	
		orgente luminosa e faro non compatibili		X	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento, se possibile, o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a) Dispositivo non funzionante		X	
		b) Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile	Dispositivo non funzionante In caso di unità ottiche a scarica	X	 X	
4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna					
4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa		X	
		b) Lenti difettose		X	
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	 X	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a) L'accensione non è conforme ai requisiti[1] Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente quando sono accesi i fari		X X	
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.2.3. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	a)La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1] Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	 X	
		b)Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso Luce rossa davanti o luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta	X	 X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.3. Luci di arresto					
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X		
		Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti)		X	
		Nessuna fonte luminosa funziona			X
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa)	X		
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c)Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento o utilizzo dell'interfaccia elettronica del veicolo	a)L'accensione non è conforme ai requisiti[1]	X		
		Funzionamento ritardato		X	
		Assenza totale di funzionamento			X
		b) Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		d) La luce del freno di emergenza non funziona o non funziona correttamente		X	
4.3.3. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1]	X		
		Luce bianca sul retro; luminosità fortemente ridotta		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza					
4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X		
		Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti		X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa)	X		
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c)Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti[1]	X		
		Assenza totale di funzionamento		X	
4.4.3. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1]		X	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento	La velocità di lampeggiamento non è conforme ai requisiti[1] (deviazione della frequenza superiore al 25 %)	X		
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore					
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED sino a 1/3 non funzionanti)	X		
		Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti)		X	
		b) Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sulla luce emessa)	X		
		Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Luci fissate male Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli	X	 X	
4.5.2. Allineamento (X)[2]	Funzionamento e utilizzo di un dispositivo per l'orientamento dei fari	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione (linea di demarcazione troppo bassa) Linea di demarcazione sopra quella dei fari	X	 X	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti[1] Non funzionante	X	 X	
4.5.4. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1]		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti[1]		X	
4.6. Luci di retromarcia					
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c)Luci fissate male Rischio molto grave di distacco	X	 X	
4.6.2. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti[1]		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti[1]		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti[1]	X		
		Le luci di retromarcia possono essere accese con il cambio non in posizione di retromarcia		X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b)Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa multipla	X		
		Sorgente di luce difettosa, sorgente luminosa singola		X	
		c) Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.7.2. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti[1]	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroriflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Condizioni	Esame visivo	a)Catarifrangenti difettosi o danneggiati	X		
		Catarifrangenti compromessi		X	
		b)Catarifrangente fissato in modo non sicuro	X		
		Fissato in modo da renderne probabile il distacco		X	
4.8.2. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti[1]	X		
		Dispositivo mancante o riflettente luce rossa davanti o luce bianca sul retro		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto di illuminazione					
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti	X		
		Non funzionante per fascio abbagliante o faro antinebbia posteriore		X	
4.9.2. Rispetto dei requisiti[1]	Esame visivo e azionamento	Non conformi ai requisiti[1]	X		
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Verifica visiva: se possibile esaminare la continuità elettrica della connessione	a)Componenti fissati in modo non sicuro	X		
		Connessione malsicura		X	
		b) Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
		Con probabilità di provocare un corto circuito		X	
		c)Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti		X	
		Luci di arresto del rimorchio non funzionanti			X
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, se del caso anche all'interno del compartimento motore	a) Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente	X		
		Unioni difettose, bordi taglienti a contatto, connettori a rischio disconnessione		X	
		Cavi che possono toccare parti sensibili, parti rotanti o il terreno, connettori a rischio disconnessione (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)			X
		b)Cavi leggermente deteriorati	X		
		Cavi gravemente deteriorati		X	
		Cavi estremamente deteriorati (componenti importanti per la frenatura/lo sterzo)			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
		Con probabilità di provocare un corto circuito		X	
		Grave rischio di incendio, formazione di scintille			X
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X)[2]	Esame visivo e azionamento	a) Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti[1]	X		
		Il dispositivo emette/riflette luce rossa davanti o luce bianca sul retro		X	
		b)Funzionamento del faro non conforme ai requisiti[1]	X		
		Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità consentita; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca		X	
		c) Faro/catarifrangente fissato male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a) Cattivo fissaggio	X		
		Batteria non correttamente fissata; con probabilità di provocare un corto circuito		X	
		b) Perdite	X		
		Perdita di sostanze pericolose		X	
		c) Interruttore difettoso (se obbligatorio)		X	
		d) Fusibili difettosi (se obbligatori)		X	
		e) Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI					
5.1. Assi					
5.1.1. Assi	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Asse spezzato o deformato			X
		b) Asse fissato al veicolo non correttamente		X	
		Stabilità pregiudicata, funzionalità compromessa: movimento eccessivo in relazione ai fissaggi			X
		c) Modifica che compromette la sicurezza[3]		X	
		Stabilità e funzionalità compromesse, distanza insufficiente rispetto alle altre parti del veicolo o al suolo			X
5.1.2. Fuselli	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell'asse e i fuselli	a) Fusello rotto			X
		b) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole		X	
		Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa			X
		c)Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell'asse		X	
		Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa			X
		d) Gioco del fusello nell'asse		X	
		Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa			X
5.1.3. Cuscinetti delle ruote	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l'alto della ruota relativamente al fusello	a) Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota		X	
		Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione			X
		b)Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato		X	
		Rischio di surriscaldamento; pericolo di distruzione			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.2. Ruote e pneumatici					
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a) Dadi o viti della ruota mancanti o allentati		X	
		Mozzo non fissato, o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale			X
		b) Mozzo usurato o danneggiato		X	
		Mozzo usurato o danneggiato in modo tale da compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote			X
5.2.2. Ruote	Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispe-zione o su un ponte sollevatore	a) Eventuali rotture o problemi di saldatura			X
		b)Anelli di tenuta dei pneumatici non adeguatamente fissati		X	
		Con probabilità di distacco			X
		c) Ruota fortemente deformata o usurata		X	
		Fissaggio sicuro al mozzo compromesso; fissaggio sicuro del pneumatico compromesso			X
		d)Tipo, dimensioni, specifiche tecniche di progettazione o compatibilità della ruota non conformi ai requisiti[1] con rischi per la sicurezza stradale		X	
5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto il pneumatico sia ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione	a)Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità del pneumatico non conformi ai requisiti[1] con rischi per la sicurezza stradale		X	
		Insufficiente capacità di carico o indice di velocità per l'uso effettivo, il pneumatico tocca altre parti fisse del veicolo compromettendo la sicurezza della guida			X
		b) Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		X	
		d)Danni o tagli gravi sul pneumatico		X	
		Tortiglia visibile o danneggiata			X
		e)L'indicatore di usura del pneumatico diventa esposto		X	
		Profondità del battistrada non conforme ai requisiti[1]			X
		f) Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti-spray)	X		
		Pneumatico in attrito con altri componenti (senza compromettere la sicurezza della guida)		X	
		g) Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti[1]		X	
		Strato di protezione della tortiglia danneggiato			X
		h) Sistema di controllo della pressione del pneumatico difettoso o pneumatico chiaramente non gonfiato sufficientemente	X		
		Chiaramente non funzionante		X	
5.3. Sistema di sospensioni					
5.3.1. Molle e stabilizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli di massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Molle fissate male al telaio o all'asse		X	
		Movimento relativo visibile. Fissaggi fortemente allentati			X
		b)Componente di una molla rotto o danneggiato		X	
		Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		c) Molla mancante		X	
		Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente			X
		d) Modifica che compromette la sicurezza[3]		X	
		Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema delle sospensioni non funzionante			X
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore o utilizzando apparecchiature speciali, se disponibili	a)Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse	X		
		Ammortizzatore allentato		X	
		b) Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti		X	
5.3.2.1. Prova dell'efficienza ammortizzante (X)[2]	Utilizzando un'attrezzatura speciale confrontare le differenze destra/sinistra	a) Differenze significative tra destra e sinistra		X	
		b) Mancato raggiungimento dei valori minimi		X	
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a)Componenti fissati male al telaio o all'asse		X	
		Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa			X
		b)Componente danneggiato o eccessivamente corroso		X	
		Stabilità del componente colpita o componente rotto			X
		c) Modifica che compromette la sicurezza[3]		X	
		Distanza insufficiente rispetto alle altre parti; sistema non operativo			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
5.3.4. Attacchi sospensioni	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. I dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	a) Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni		X	
		Probabilità di allentamento; stabilità direzionale compromessa			X
		b)Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato	X		
		Rivestimento antipolvere mancante o rotto		X	
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a) Sistema inutilizzabile			X
		b)Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema		X	
		Funzionamento del sistema gravemente compromesso			X
		c) Perdita udibile dal sistema		X	
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO					
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio					
6.1.1. Stato generale	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a)Lieve rottura o deformazione di un longherone o traversa		X	
		Grave rottura o deformazione di un longherone o traversa			X
		b) Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male		X	
		Maggior parte delle unioni allentate; resistenza dei pezzi insufficiente			X
		c)Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme		X	
		Resistenza dei pezzi insufficiente.			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a) Sistema di scappamento fissato male o con perdite		X	
		b)Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo		X	
		Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite	a) Serbatoi e tubi fissati male con un particolare rischio di incendio			X
		b)Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso		X	
		Rischio d'incendio; perdita eccessiva di materiale pericoloso			X
		c)Tubi con punti di attrito	X		
		Tubi danneggiati		X	
		d) Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente		X	
		e) Rischio di incendio dovuto a: — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore			X
		f) Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso[1]			X
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	Esame visivo	a)Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare ferite in caso di contatto		X	
		Parti di cui è probabile il distacco; funzionalità gravemente compromessa			X
		b) Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti[1].		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a) Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b) Supporto rotto o fissato male		X	
		c)Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto Rischio molto grave di distacco		X	X
6.1 .6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione	a) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se non utilizzato) Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)		X	X
		b)Usura eccessiva di un componente Sotto il limite di usura		X	X
		c) Fissaggio difettoso Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco		X	X
		d) Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e) Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f) Ostruzione della targa di immatricolazione o di luci (quando non utilizzate) Targa di immatricolazione non leggibile (quando non utilizzata)	X	X	
		g) Modifica che compromette la sicurezza[3] (pezzi seconda[ri)] Modifica che compromette la sicurezza[3] (pezzi primari)		X	X
		h) Dispositivi di accoppiamento troppo deboli		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	a) Bulloni mancanti o allentati		X	
		Bulloni mancanti o allentati in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale			X
		b)Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione		X	
		Rischio molto grave di allentamento o incrinatura			X
		c) Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione		X	
		Rischio molto grave di allentamento o incrinatura			X
		d)Raccordi flessibili deteriorati		X	
		Rischio molto grave di allentamento o incrinatura			X
		e) Albero danneggiato o incrinato		X	
		f)Alloggiamento dei cuscinetti rotto o fissato male		X	
		Rischio molto grave di allentamento o incrinatura			X
		g) Rivestimento antipolvere gravemente deteriorato	X		
		Rivestimento antipolvere mancante o rotto		X	
		h) Modifica illegale della trasmissione		X	
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo non necessariamente utilizzando una fossa d'ispezione o un ponte sollevatore	Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati		X	
		Castelli allentati o rotti			X
6.1.9. Prestazioni del motore (X)[2]	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Unità di controllo modificata in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		b) Motore modificato in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente			X
6.2. Cabina e carrozzeria					
6.2.1. Condizioni	Esame visivo	a)Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter provocare ferite		X	
		Con probabilità di distacco			X
		b) Montante fissato male		X	
		Stabilità compromessa			X
		c)Ingresso di fumi del motore o di scarico		X	
		Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
		d) Modifica che compromette la sicurezza[3]		X	
		Distanza insufficiente dalle parti rotanti o in movimento e dalla strada			X
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a)Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c)Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche		X	
		Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale			X
		d)Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante		X	
		Stabilità compromessa			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a) Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b) Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli)		X	
		Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)			X
		c) Porte, cerniere, serrature o montanti deteriorati.	X		
		Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o fissati male		X	
6.2.4. Pavimento	Esame visivo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	Pavimento fissato male o fortemente deteriorato		X	
		Stabilità insufficiente			X
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a)Sedile con struttura difettosa		X	
		Sedile fissato male			X
		b) Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante.		X	
		Sedile che si sposta o schienale non fissabile			X
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a)Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari)	X		
		Sedili difettosi o fissati male (pezzi principali)		X	
		b) Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti[1]	X		
		Numero di sedili superiore a quello consentito; posizionamento non conforme all'omologazione		X	
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento	Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente		X	
		Sicurezza di funzionamento compromessa			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a)Gradino o anello del gradino fissati male	X		
		Stabilità insufficiente		X	
		b) Gradini o anelli in uno stato tale da poter provocare ferite agli utilizzatori		X	
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a) Fissaggio difettoso di altri dispositivi o attrezzature		X	
		b)Funzionamento di altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti[1].	X		
		Parti fissate in modo tale da poter causare ferite; sicurezza di funzionamento compromessa		X	
		c) Perdite dall'impianto idraulico	X		
		Perdita eccessiva di materiale pericoloso		X	
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzo	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi	X		
		A rischio di provocare ferite e a rischio di distacco.		X	
		b)Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (antispruzzo)	X		
		Distanza insufficiente dalla ruota/pneumatico (parafanghi)		X	
		c)Non conforme ai requisiti[1]	X		
		Copertura insufficiente del battistrada		X	
6.2.11. Cavalletto	Esame visivo	a) Mancante, fissato male o fortemente corroso		X	
		b) Non conforme ai requisiti[1]		X	
		c) Rischio di sblocco quando il veicolo è in movimento			X

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
6.2.12. Impugnature e poggiapiedi	Esame visivo	a) Mancanti, fissati male o fortemente corrosi		X	
		b) Non conformi ai requisiti[1]		X	
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI					
7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta					
7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo	a)Punto di ancoraggio fortemente deteriorato Stabilità compromessa		X	X
		b) Ancoraggio fissato male		X	
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a) Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata		X	
		b)Cintura di sicurezza danneggiata Tagli o segni di sforzo	X	X	
		c) Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti[1]		X	
		d) Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante		X	
		e) Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante		X	
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Airbag chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		c) Airbag chiaramente non funzionante		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo dell'indicatore di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.2. Estintore (X)[2]	Esame visivo	a) Mancante		X	
		b)Non conforme ai requisiti[1]	X		
		Se prescritto (ad esempio taxi, bus di linea, bus da turismo ecc.)		X	
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a) Dispositivo antifurto non funzionante	X		
		b) Il dispositivo è difettoso		X	
		Il dispositivo si blocca inopinatamente			X
7.4. Triangolo di segnalazione (se prescritto) (X)[2]	Esame visivo	a) Mancante o incompleto	X		
		b) Non conforme ai requisiti[1]	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se prescritta) (X)[2]	Esame visivo	Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti[1]'	X		
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se prescritti) (X)[2]	Esame visivo	Mancanti o non in buone condizioni, stabilità o dimensioni insufficienti		X	
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a)Non funzionante correttamente	X		
		Assenza totale di funzionamento		X	
		b) Comando fissato male	X		
		c) Non conforme ai requisiti[1]	X		
		Possibilità di confondere il suono emesso con quello delle sirene ufficiali		X	
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a)Non montato conformemente ai requisiti[1]	X		
		Mancante (se richiesto)		X	
		b)Funzionamento compromesso	X		
		Totalmente non funzionante		X	
		c)Non sufficientemente illuminato	X		
		Non in condizione di illuminarsi		X	
7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto)	Esame visivo	a) Non montato conformemente ai requisiti[1]		X	
		b) Non funzionante		X	
		c) Sigilli mancanti o difettosi		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta		X	
		e) Evidente manomissione o manipolazione		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	a) Non montato conformemente ai requisiti[1]		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
		c) Velocità impostata scorretta (se verificata)		X	
		d) Sigilli mancanti o difettosi		X	
		e) Targhetta mancante o illeggibile		X	
		f) Dimensioni dei pneumatici non compatibili con i parametri di taratura		X	
7.11. Contachilometri se disponibile (X)[2]	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Manomissione evidente (frode) per ridurre o rappresentare in modo falso la percorrenza registrata di un veicolo		X	
		b) Chiaramente non funzionante		X	
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) (se montato/richiesto)	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a) Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		b) Cablatura danneggiata		X	
		c) Altri componenti mancanti o danneggiati		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
		d) Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e) L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
8. EFFETTI NOCIVI					
8.1. Rumore					
8.1.1. Sistema di protezione dal rumore	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso da un veicolo in posizione di stazionamento utilizzando un apparecchio fonometrico)	a) Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti[1]		X	
		b)Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
8.2. Emissioni allo scarico					
8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata					
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso.		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.1.2. Emissioni gassose	Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V (7): misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni[1] o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza e tenendo conto della legislazione applicabile al tipo di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI (8): misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle pre- scrizioni[1] o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni[1]. Misurazione non applicabile ai motori a due tempi	a) Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		b) Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, --- 4,5 %, oppure --- 3,5 % a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti[1] ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — con il motore al minimo: 0,5 % --- con il motore al minimo accelerato: 0,3 % oppure — con il motore al minimo: 0,3 % (7) — con il motore al minimo accelerato: 0,2 % a seconda della data di prima immatricolazione o di messa in circolazione di cui ai requisiti[1]		X	
		c) Coefficiente lambda superiore a 1 ± 0,03 o non conforme alle specifiche del costruttore		X	
		d) Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea					
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a) Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b) Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1º gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	--- Per i veicoli fino alle classi di emissioni Euro 5 ed Euro V (7): La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. La prova all'uscita del tubo di scappamento costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dei gas di scarico. Sulla base di una valutazione di equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo dei sistemi ODB in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni. --- Per i veicoli a partire dalle classi di emissioni Euro 6 ed Euro VI (8): La misurazione dell'opacità dei gas di scarico è effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore è accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni di condizionamento del costruttore e alle altre prescrizioni[1]. Condizionamento del veicolo: 1)i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;	a) Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti[1], l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	2) requisiti in materia di condizionamento: i)il motore deve aver raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore; ii)l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.				
		b) Se tali informazioni non sono disponibili o i requisiti[1] non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, — per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m^{-1}, — per motori a turbocompressione: 3,0 m^{-1},oppure, — per i veicoli identificati nei requisiti[1] o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti[1], 1,5 m^{-1}. ([9]) o 0,7 m^{-1} o 0,7 m^{-1} ([10])		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	Procedura di prova: 1) il motore e gli eventuali turbocompressori devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore; 2) per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione; 3) durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie M_2, M_3, N_2 e N_3, tale intervallo deve essere di almeno 2 secondi; 4) si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o i risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova;				

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
	5) per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.				
8.3. Soppressione delle interferenze elettromagnetiche					
Interferenza radio (X)[2]		Mancato rispetto di uno qualsiasi dei requisiti[1]	X		
8.4. Altri elementi relativi all'ambiente					
8.4.1. Perdite di liquidi		Qualsiasi perdita anormale di liquidi diversi dall'acqua che potrebbe danneggiare l'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada		X	
		Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave			X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M_2 E M_3 ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI					
9.1. Porte					
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso		X	
		b)Stato di deterioramento	X		
		A rischio di provocare ferite		X	
		c) Comando di emergenza difettoso		X	
		d) Comando a distanza delle porte o dispositivi di segnalazione difettosi		X	
		e) Non conformi ai requisiti[1]	X		
		Larghezza insufficiente della porta		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Funzionamento difettoso		X	
		b)Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti	X	 X	
		c) Assenza del martello per rompere i vetri	X		
		d)Non conformi ai requisiti[1] Larghezza insufficiente o accesso bloccato	X	 X	
9.2. Sistema antiappannante e di sbrinamento (X)[2]	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso che compromette il funzionamento sicuro del veicolo	X	 X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	 X
		c) Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)		X	
9.3. Sistema di aerazione o riscaldamento (X)[2]	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Rischio per la salute delle persone a bordo	X	 X	
		b) Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo Pericolo per la salute delle persone a bordo		X	 X
9.4. Sedili					
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi sedili per il personale di accompagnamento)	Esame visivo	Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente Uscita di emergenza bloccata	X	 X	
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a) Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi. Campo visivo compromesso	X	 X	
		b) Protezione del conducente fissata male o non conforme ai requisiti[1] A rischio di provocare infortuni	X	 X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi(X)[2]	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi o non conformi ai requisiti[1]	X		
		Assenza totale di funzionamento		X	
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a)Pavimento fissato male		X	
		Stabilità compromessa			X
		b)Corrimani o maniglie difettosi	X		
		Fissati male o inutilizzabili		X	
		c)Non conformi ai requisiti[1]	X		
		Larghezza o spazio insufficiente		X	
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a)Deteriorati	X		
		Danneggiati		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto		X	
		c)Non conformi ai requisiti[1]	X		
		Larghezza insufficiente o altezza eccessiva		X	
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X)[2]	Esame visivo e azionamento	Sistema difettoso	X		
		Assenza totale di funzionamento		X	
9.9. Indicazioni scritte (X)[2]	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo erroneo o illeggibili	X		
		b)Non conformi ai requisiti[1]	X		
		Informazioni errate		X	
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X)[2]					
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti[1] relativi a questa forma di trasporto		X	
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti[1]	X		

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone a mobilità ridotta (X)[2]					
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X 	 X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X 	 X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X 	 X	
		d)Dispositivi di allarme difettosi Assenza totale di funzionamento	X 	 X	
		e) Non conformi ai requisiti[1]		X	
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a) Funzionamento difettoso Sicurezza di funzionamento compromessa	X 	 X	
		b) Stato di deterioramento Stabilità compromessa; a rischio di provocare ferite	X 	 X	
		c) Comandi difettosi Sicurezza di funzionamento compromessa	X 	 X	
		d) Non conformi ai requisiti[1]		X	
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti o non conformi ai requisiti[1]		X	
9.12. Altri equipaggiamenti speciali (X)[2]					
9.12.1. Installazioni per la preparazione di alimenti	Esame visivo	a) Installazioni non conformi ai requisiti[1]		X	
		b) Installazioni danneggiate in modo tale da renderne rischioso l'uso		X	

Voce	Metodo	Motivi dell'esito negativo del controllo	Valutazione delle carenze		
			Lieve	Grave	Pericolosa
9.12.2. Sanitari	Esame visivo	Installazioni non conformi ai requisiti[1] A rischio di provocare ferite	X	X	
9.12.3. Altri dispositivi (ad esempio audiovisivi)	Esame visivo	Non conformi ai requisiti[1] Che compromettono il funzionamento sicuro del veicolo	X	X	

(1) Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito d'applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.
(2) 43 % per i semirimorchi omologati prima del 1° gennaio 2012.
(3) 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991.
(4) 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
(5) 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.
(6) Per esempio 2,5 m/s^2 per i veicoli delle categorie Nj, N2 e N_3 immatricolati per la prima volta dopo l'1.1.2012.
(7) Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.
(8) Omologati a norma della tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6) e del regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).
(9) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificata dalla direttiva 98/69/CE, o successive modifiche; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° luglio 2008. ([10]) Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (Euro 6). Omologati secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).

NOTE:

[1] I «requisiti» sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.
[2] (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.
[3] Per «modifica che compromette la sicurezza» si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti negativi sproporzionati sull'ambiente

ALLEGATO II
(*art. 8, comma 1*)

CONTENUTO MINIMO DI UN CERTIFICATO DI REVISIONE

Il certificato di revisione rilasciato in seguito a un controllo tecnico deve comprendere almeno i seguenti elementi preceduti dai corrispondenti codici armonizzati dell'Unione:

1) numero di identificazione del veicolo (numero VIN o numero di telaio);

2) targa di immatricolazione del veicolo e simbolo dello Stato di immatricolazione;

3) luogo e data del controllo;

4) lettura del contachilometri al momento del controllo, se disponibile;

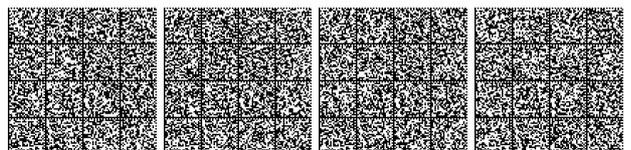
5) categoria del veicolo, se disponibile;

6) carenze individuate e livello di gravità;

7) risultato del controllo tecnico;

8) data del successivo controllo tecnico o scadenza del certificato attuale, se questa informazione non è fornita con altri mezzi;

9) nome dell'organismo che effettua il controllo e firma o dati identificativi dell'ispettore responsabile del controllo;

10) altre informazioni

ALLEGATO III
(*art. 11, comma 1*)

REQUISITI MINIMI RELATIVI AGLI IMPIANTI E ALLE ATTREZZATURE DI CONTROLLO

I. Impianti e attrezzature

I controlli tecnici effettuati in base alla metodologia raccomandata di cui all'allegato I vengono realizzati utilizzando impianti e attrezzature adeguati, secondo le previsioni del Codice della Strada, del Regolamento e le disposizioni del Ministero. Le attrezzature di controllo necessarie sono determinate in funzione delle categorie di veicoli da sottoporre al controllo, come si evince dalla tabella I. Gli impianti e le attrezzature sono conformi alle previsioni del Codice della Strada, del Regolamento e le disposizioni del Ministero e rispondono almeno ai seguenti requisiti minimi:

1) una struttura di controllo con uno spazio adeguato per la valutazione dei veicoli e che soddisfi i necessari requisiti sanitari e di sicurezza;

2) una corsia di dimensioni sufficienti per ogni controllo, una fossa o sollevatore e, per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, un dispositivo per sollevare un veicolo su uno degli assi, dotato di illuminazione appropriata e, se necessario, con dispositivi di aerazione;

3) per il controllo di qualsiasi veicolo, un banco di prova freni a rulli in grado di misurare, indicare e registrare le forze di frenatura e per i veicoli e rimorchi di massa superiore a 3.5 tonnellate anche la pressione pneumatica nei sistemi di frenatura ad aria, a norma dell'allegato A della norma ISO 21069-1 sui requisiti tecnici dei banchi di prova freni a rulli o norme equivalenti;

oppure

è possibile utilizzare anche un banco di prova a piastre in base alla norma nazionale sulle piastre nel rispetto delle norme di omologazione emanate in materia;

4) un dispositivo di registrazione delle decelerazioni

5) impianti per il controllo dei sistemi di frenatura ad aria, quali manometri, connettori e tubi;

6) un dispositivo di misurazione dei carichi per ruota/asse per determinare i carichi per asse;

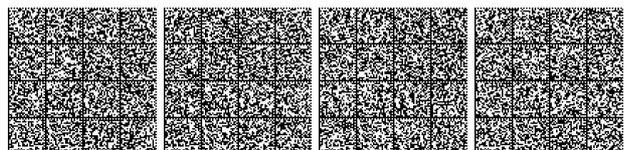
7) un dispositivo per controllare la sospensione ruota-asse (rilevatore del gioco delle ruote) senza sollevare l'asse che soddisfa i requisiti seguenti:

a) il dispositivo deve essere equipaggiato con almeno due piastre a comando elettrico che possono essere mosse in senso opposto nelle direzioni sia longitudinale che trasversale;

b) il movimento delle piastre deve essere controllabile dall'operatore dalla posizione di controllo;

c) per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate, le piastre soddisfano i seguenti requisiti tecnici:

— movimento longitudinale e trasversale di almeno 95 mm,

— velocità del movimento longitudinale e trasversale da 5 cm/s a 15 cm/s;

8) un misuratore di livello sonoro;

9)un analizzatore 4 gas coi requisiti minimi a norma della direttiva 2004/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ;

10)un dispositivo per misurare il coefficiente di assorbimento;

11)un provafari: apparecchiatura per il controllo dell'orientamento e della intensità luminosa dei veicoli sottoposti a revisione;

12)un dispositivo per misurare la profondità del battistrada degli pneumatici;

13)un dispositivo di collegamento con l'interfaccia elettronica del veicolo, quale uno scanner OBD;

14)un dispositivo per rilevare le perdite di GPL/GNC/GNL, se vengono controllati veicoli di quel tipo.

15)un contagiri per il rilevamento dei giri del motore;

16) un banco prova velocità per veicoli L1e, L2e, L6e

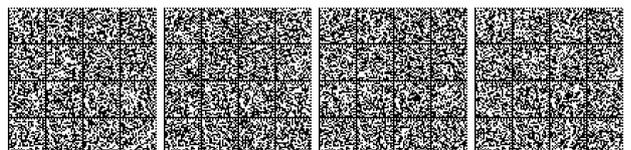
I singoli dispositivi di cui sopra possono essere combinati in un unico strumento, a condizione che ciò non interferisca nella precisione di ciascun dispositivo.

II. Taratura di attrezzature utilizzate per le misurazioni

A meno di diverse disposizioni della pertinente legislazione dell'Unione, l'intervallo tra due tarature successive non può superare:

i) 12 mesi per la misurazione di peso, pressione e livello acustico;

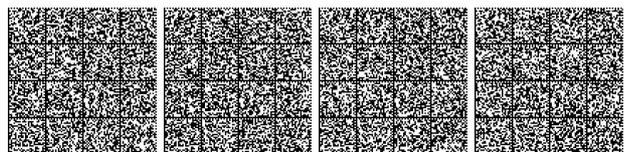
ii) 12 mesi per la misurazione delle forze;

iii) 12 mesi per la misurazione delle emissioni gassose

Attrezzature minime necessarie per effettuare un controllo tecnico

Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I															
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
. Motocicli																			
		L1e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	x
		L3e, L4e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	
		L3e, L4e	D	x	x	x			x		x		x	x	x	x		x	
		L2e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	x
		L2e	D	x	x	x			x		x		x	x	x	x		x	x
		L5e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	
		L5e	D	x	x	x			x		x		x	x	x	x		x	
		L6e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	x
		L6e	D	x	x	x			x		x		x	x	x	x		x	x
		L7e	B	x	x	x			x		x	x		x	x	x		x	
		L7e	D	x	x	x			x		x		x	x	x	x		x	
. Veicoli per il trasporto di persone																			

Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I															
	Massa massima			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Fino a 3 500 kg	M1 ,M2	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	Fino a 3 500 kg	M1 ,M2	D	x	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M2,M3	B	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M2,M3	D	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	
3. Veicoli per il trasporto di merci																			
	Fino a 3 500 kg	Ni	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	Fino a 3 500 kg	Ni	D	x	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3	B	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N2,N3	D	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	
4. Veicoli speciali derivati da un veicolo di categoria N, T5																			
	Fino a 3 500 kg	N_i	B	x	x	x			x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	Fino a 3 500 kg	N_i	D	x	x	x			x	x	x		x	x	x	x	x	x	

Veicoli		Categoria		Attrezzatura necessaria per ogni voce di cui alla sezione I																
	Massa massima			1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	> 3 500 kg	N_2,N_3,T5	B	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N_2,N_3,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	
5. Rimorchi	Fino a 750 kg	O_1		x	x					x						x				
	> 750 fino a 3 500 kg	O_2		x	x					x						x				
	> 3 500 kg	O_3 . O4		x	x	x			x	x	x					x				

([1]) Le categorie di veicoli che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento. [1] B... Benzina (accensione comandata) ; D... Diesel (accensione spontanea)

ALLEGATO IV
(*art. 13, comma 1*)

REQUISITI MINIMI RELATIVI A COMPETENZA, FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE DEGLI ISPETTORI

1. Competenza

Il candidato destinato ad occupare la posizione di ispettore abilitato a effettuare controlli tecnici periodici, deve essere in possesso dei seguenti requisiti.

a) conoscenza e una comprensione certificate relative ai veicoli stradali nelle seguenti aree:

— meccanica,

— dinamica,

— dinamica del veicolo,

— motori a combustione,

— materiali e lavorazione dei materiali,

— elettronica,

— energia elettrica,

— componenti elettronici del veicolo,

— applicazioni IT;

b) almeno tre anni di esperienza documentata o equivalente quale mentoraggio o studi documentati e una formazione appropriata nelle aree succitate riguardanti i veicoli stradali di cui sopra.

2. Formazione iniziale e di aggiornamento

Gli ispettori, per essere autorizzati a effettuare controlli tecnici, ricevono una formazione iniziale e di aggiornamento appropriata o sostengono un esame appropriato, inclusi gli elementi teorici e pratici.

Il contenuto minimo della formazione iniziale e di aggiornamento o dell'esame appropriato include i seguenti argomenti:

a) formazione iniziale o esame appropriato

La formazione iniziale ricomprende almeno i seguenti argomenti:

i) tecnologia automobilistica:

— sistemi di frenatura,

— sterzo,

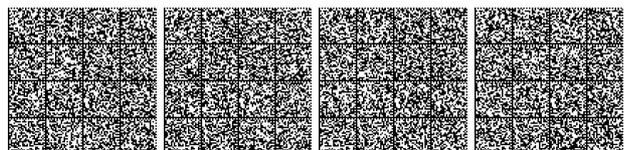
— campi visivi,

— installazione delle luci, impianto di illuminazione e componenti elettronici,

— assi, ruote e pneumatici,

— telaio e carrozzeria,

— rumori ed emissioni,

— requisiti aggiuntivi per veicoli speciali;

ii) metodi di prova;

iii) valutazione delle carenze;

iv) requisiti legali applicabili riguardo alle condizioni del veicolo da verificare;

v) requisiti legali applicabili riguardo ai controlli tecnici;

vi) disposizioni amministrative relative a omologazione, immatricolazione e controlli tecnici del veicolo;

vii) applicazioni IT relative ai controlli e all'amministrazione;

b) formazione di aggiornamento o esame appropriato

Gli ispettori debbono sostenere periodicamente corsi di aggiornamento o sostenere esame appropriato.

Il contenuto della formazione di aggiornamento o dell'esame appropriato consenta di conservare e aggiornare le necessarie conoscenze e capacità degli ispettori sugli argomenti di cui alla lettera a), punti da i) a vii), supra.

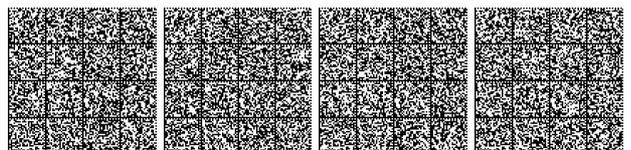
3. Certificato di idoneità

Il certificato, o documento equivalente, rilasciato a un ispettore autorizzato a eseguire controlli tecnici include almeno le seguenti informazioni:

— dati identificativi dell'ispettore (nome, cognome),

— categorie di veicoli per le quali l'ispettore è autorizzato a effettuare i controlli tecnici,

— autorità che ha rilasciato la licenza,

— data di rilascio

ALLEGATO V
(*art. 14, comma 1*)

ORGANISMI DI SUPERVISIONE

Le norme e procedure relative agli organismi di supervisione di cui all'art.14 comprendono almeno i seguenti requisiti minimi.

1. Missioni e attività degli organismi di supervisione

Gli organismi di supervisione svolgono almeno i seguenti compiti:

a) supervisione dei centri di controllo:

— verifica che siano soddisfatti i requisiti minimi relativi ai locali e alle attrezzature di controllo,

— verifica dei requisiti obbligatori dell'ente autorizzato;

b) verifica della formazione ed esame degli ispettori:

— verifica della formazione iniziale degli ispettori,

— verifica della formazione di aggiornamento degli ispettori,

— formazione di aggiornamento periodica degli esaminatori dell'organo di supervisione,

— conduzione o supervisione dell'esame;

c) auditing:

— pre-audit del centro di controllo precedente l'autorizzazione,

— audit periodico del centro di controllo,

— audit speciale in caso di irregolarità,

— audit del centro di formazione/esame;

d) monitoraggio utilizzando misure del tipo seguente:

— nuovo controllo di una percentuale statisticamente valida dei veicoli controllati,

— verifica in incognito (utilizzo facoltativo di veicolo difettoso),

— analisi dei risultati dei controlli tecnici (metodi statistici),

— controlli di appello,

— indagini su denunce;

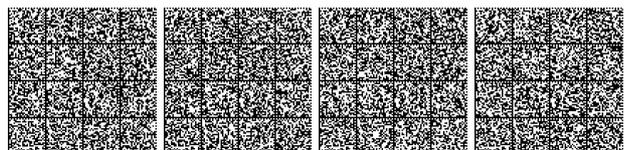
e) convalida dei risultati delle misurazioni dei controlli su strada;

f) proposta di revoca o sospensione dell'autorizzazione di centri di controllo e/o dell'autorizzazione di ispettori:

— lacune relative a importanti requisiti per l'autorizzazione,

— individuazione di gravi irregolarità,

— risultati di audit costantemente negativi,

— perdita dei requisiti di onorabilità.

2. Requisiti relativi all'organismo di supervisione

   I requisiti applicabili al personale impiegato da un organismo di supervisione coprono le seguenti aree:

   — competenza tecnica,

   — imparzialità,

   — standard relativi a qualifica e formazione.

3. Contenuto di norme e procedure
   Le norme e procedure inerenti la revisione debbono contenere almeno le seguenti voci:

   a) requisiti concernenti l'autorizzazione e la supervisione di centri di controllo:

      — domanda di autorizzazione per operare come centro di controllo,

      — responsabilità del centro di controllo,

      — visita di preautorizzazione, o visite per verificare che tutti i requisiti siano soddisfatti,

      — autorizzazione di un centro di controllo,

      — nuove verifiche/audit periodici dei centri di controllo,

      — controlli periodici dei centri di controllo sulla continua conformità,

      — controlli o audit speciali a sorpresa di centri di controllo,

      — analisi dei dati dei controlli per dimostrare la non conformità,

      — revoca o sospensione di autorizzazioni concesse a centri di controllo;

   b) ispettori dei centri di controllo:

      — requisiti per divenire ispettore certificato,

      — formazione iniziale, formazione di aggiornamento ed esame,

      — revoca o sospensione del certificato di ispettore;

   c) attrezzature e locali:

      — requisiti relativi alle attrezzature di controllo,

      — requisiti relativi ai locali per i controlli,

      — requisiti relativi agli scarichi,

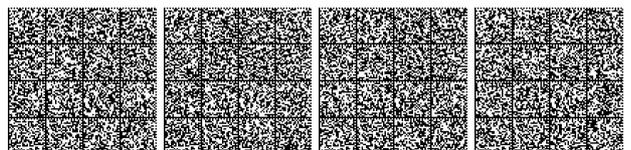
      — requisiti per manutenzione e taratura delle attrezzature di controllo,

      — requisiti relativi ai sistemi informatici;

   d) organismi di supervisione:

      — poteri degli organismi di supervisione,

      — requisiti relativi al personale degli organismi di supervisione,

      — ricorsi e denunce.

17A04093

DECRETO 19 maggio 2017.

Recepimento della direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la direttiva 2000/30/CE.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Vista la direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 giugno 2000, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità, recepita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 77 del 2 aprile 2001;

Vista la direttiva 2003/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli, recepita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali 19 novembre 2004, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 16 aprile 2005;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, sulle norme per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, recepita con il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144;

Vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, recepita con decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2008;

Visto il regolamento (CE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali;

Vista la direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione e che abroga la su menzionata direttiva 2000/30/CE;

Vista la rettifica alla richiamata direttiva 2014/47/UE, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea L 127 del 29 aprile 2014;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «Nuovo codice della strada» e successive modificazioni, e, in particolare, gli articoli 79 e 80 recanti norme concernenti l'efficienza nella circolazione e la revisione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché l'art. 229 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie concernenti le materie disciplinate dallo stesso codice;

Ritenuto opportuno trasporre nell'ordinamento interno le disposizioni della direttiva 2014/47/UE;

ADOTTA
il seguente decreto:

Art. 1.

Oggetto

1. Il presente decreto stabilisce i requisiti minimi per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nel territorio nazionale, al fine di migliorare la sicurezza stradale e l'ambiente.

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai veicoli commerciali aventi una velocità di progetto superiore a 25 km/h delle seguenti categorie definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/37/CE, e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, di recepimento della direttiva 2007/46/CE:

a) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di persone e dei loro bagagli, aventi più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente - veicoli della categoria M2 ed M3;

b) veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci e aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate - veicoli della categoria N2 ed N3;

c) rimorchi progettati e costruiti per il trasporto di merci o per l'alloggiamento di persone e aventi massa massima superiore a 3.5 tonnellate - veicoli delle categorie O3 ed O4;

d) trattori a ruote delle categorie T1b, T2b, T3b, T4b e T5 utilizzati principalmente sulle strade pubbliche per il trasporto commerciale di merci su strada ed aventi una velocità massima di progetto superiore a 40 km/h.

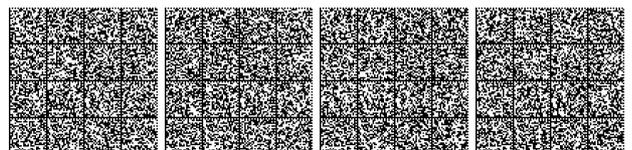
2. Il presente decreto non pregiudica il diritto dell'autorità competente, di cui all'art. 3, comma 1, lettera *p)*, di sottoporre a controlli tecnici su strada veicoli che esulano dal suo ambito di applicazione, come i veicoli commerciali leggeri della categoria N1 aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate, di controllare altri aspetti del trasporto e della sicurezza stradale, oppure di procedere a controlli in luoghi diversi dalle strade pubbliche. L'autorità competente può, altresì, limitare l'utilizzazione di un particolare tipo di veicolo su determinate parti della rete stradale nazionale per ragioni di sicurezza stradale.

Art. 3.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) «veicolo»: ogni veicolo a motore, ad eccezione di quelli che circolano su rotaia, o il suo rimorchio;

b) «veicolo a motore»: ogni veicolo su ruote, semovente, azionato da un motore con una velocità massima di progetto superiore a 25 km/h;

c) «rimorchio»: ogni veicolo su ruote non semovente progettato e fabbricato per essere trainato da un veicolo a motore;

d) «semirimorchio»: ogni rimorchio progettato per essere agganciato a un veicolo a motore, in modo che una parte di esso si appoggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata dal veicolo a motore;

e) «carico»: tutte le merci collocate di norma nella o sulla parte di un veicolo progettata per sopportare un carico e che non sono permanentemente fissate al veicolo, compresi oggetti in contenitori quali gabbie, casse mobili o container, trasportati dai veicoli;

f) «veicolo commerciale»: un veicolo a motore e il suo rimorchio o semirimorchio, utilizzato principalmente per il trasporto di merci o di passeggeri a fini commerciali, come il trasporto per conto terzi o il trasporto per conto proprio, o per altri fini professionali;

g) «veicolo immatricolato in uno Stato membro»: un veicolo immatricolato o immesso in servizio in uno Stato membro dell'Unione europea;

h) «intestatario di una carta di circolazione»: la persona fisica o giuridica al cui nome il veicolo è immatricolato;

i) «impresa»: un'impresa ai sensi dell'art. 2, punto 4, del regolamento (CE) n. 1071/2009;

l) «controllo tecnico su strada»: un controllo tecnico su strada non preannunciato di un veicolo commerciale effettuato dall'autorità competente o sotto la sua supervisione diretta;

m) «strada pubblica»: una strada di pubblica utilità, quali le strade locali, regionali o nazionali, le strade a scorrimento veloce, le superstrade o le autostrade, di cui all'art. 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

n) «controllo tecnico»: un'ispezione a norma dell'art. 3, paragrafo 9, della direttiva 2014/45/UE;

o) «certificato di revisione»: verbale di controllo tecnico rilasciato dall'autorità competente o da un centro di controllo contenente i risultati del controllo tecnico;

p) «autorità competente»: l'autorità responsabile della gestione del sistema di controlli tecnici su strada compresa l'esecuzione di tali controlli: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione;

q) «ispettore»: una persona autorizzata dall'autorità competente a svolgere controlli tecnici su strada iniziali ovvero più approfonditi;

r) «carenze»: difetti tecnici e altre tipologie di non conformità riscontrati durante un controllo tecnico su strada;

s) «controllo su strada in concertazione»: un controllo tecnico su strada effettuato congiuntamente dalla autorità competente nazionale e da una o più autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione europea;

t) «operatore»: la persona fisica o giuridica che utilizza il veicolo in quanto proprietario o che è autorizzata dal proprietario a utilizzarlo;

u) «unità mobile di controllo»: sistema trasportabile di attrezzature di controllo necessario per effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi e che si avvale di ispettori competenti ad effettuare controlli tecnici su strada più approfonditi;

v) «impianto apposito per i controlli su strada»: un'area determinata per lo svolgimento di controlli tecnici su strada iniziali, ovvero più approfonditi, che può anche essere dotata di attrezzature di controllo installate in modo permanente.

Art. 4.

Sistema di controllo su strada

1. Il sistema di controlli tecnici su strada comprende i controlli tecnici su strada iniziali di cui all'art. 10, comma 1, ed i controlli tecnici su strada più approfonditi di cui all'art. 10, commi 3 e 4.

Art. 5.

Percentuale di veicoli da sottoporre a controllo

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, in ogni anno civile l'autorità competente esegue un numero adeguato di controlli tecnici su strada iniziali proporzionato al numero complessivo di tali veicoli immatricolati nel proprio territorio, tenuto conto che il numero complessivo di tali controlli nel totale degli Stati dell'Unione è pari almeno al cinque per cento del numero totale dei predetti veicoli immatricolati nell'Unione europea.

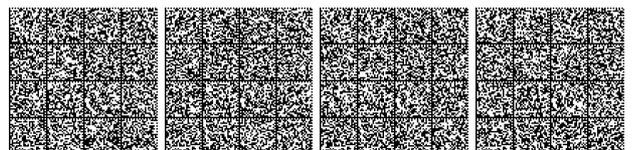
2. Le informazioni sui veicoli controllati sono comunicate alla Commissione europea a norma dell'art. 20, comma 1.

Art. 6.

Sistema di classificazione del rischio

1. Per i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, l'autorità competente provvede affinché le informazioni riguardanti il numero e la gravità delle carenze di cui all'allegato II e, se del caso, all'allegato III, rilevate nei veicoli gestiti dalle singole imprese siano inserite nel sistema di classificazione del rischio istituito ai sensi dell'art. 11 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Per l'attribuzione ad un'impresa di un profilo di rischio, l'autorità competente può avvalersi dei criteri di cui all'allegato I. Tali informazioni sono utilizzate per sottoporre a controlli più rigorosi e frequenti le imprese che presentano un fattore di rischio elevato. Il sistema di classificazione del rischio è gestito dall'autorità competente.

2. Ai fini dell'applicazione del comma 1, l'autorità competente per l'immatricolazione del veicolo utilizza le informazioni ricevute dalle autorità competenti degli altri Stati membri dell'Unione europea, ai sensi dell'art. 18, comma 1.

3. L'autorità competente può prevedere controlli tecnici volontari supplementari. Le informazioni sul rispetto degli obblighi di conformità relativi alle condizioni dei veicoli risultanti dai controlli volontari possono essere prese in considerazione per migliorare il profilo di rischio di un'impresa.

Art. 7.

Responsabilità

1. Il certificato di revisione relativo al controllo tecnico periodico più recente o la relativa copia o, in caso di certificato di revisione elettronico, una copia cartacea certificata o l'originale cartaceo di tale certificato e la relazione relativa all'ultimo controllo tecnico su strada, sono tenuti a bordo del veicolo.

2. Le imprese ed i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborano con gli ispettori e consentono l'accesso al veicolo, alle sue parti ed a tutta la documentazione utile ai fini del controllo.

3. Le imprese sono responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente di tali veicoli.

Art. 8.

Ispettori

1. Nella selezione di un veicolo da sottoporre a un controllo tecnico su strada o nella effettuazione di detto controllo, gli ispettori non praticano alcuna discriminazione basata sulla nazionalità del conducente o sul paese di immatricolazione o di immissione in servizio del veicolo.

2. Nell'eseguire un controllo tecnico su strada, l'ispettore ha l'obbligo di astenersi in caso di conflitti di interesse che possano in qualche modo influenzare l'imparzialità e l'obiettività della sua decisione.

3. Agli ispettori è dovuto un compenso non direttamente collegato ai risultati dei controlli tecnici su strada, iniziali o più approfonditi, da essi effettuati, determinato con il decreto di cui all'art. 15, comma 2.

4. I controlli tecnici su strada più approfonditi sono effettuati da ispettori che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione previsti dall'art. 13 e dall'allegato IV della direttiva 2014/45/UE. Gli ispettori, che effettuano controlli in appositi impianti per i controlli su strada o che utilizzano unità mobili di controllo, devono soddisfare tali requisiti o requisiti equivalenti approvati dall'autorità competente.

Art. 9.

Procedure di ispezione

1. Nell'identificare i veicoli da sottoporre a un controllo tecnico su strada iniziale, gli ispettori possono selezionare in via prioritaria veicoli utilizzati da imprese aventi un profilo di rischio elevato, ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144. Possono anche essere selezionati veicoli a caso per un controllo o qualora si sospetti che essi presentino un rischio per la sicurezza stradale o l'ambiente.

Art. 10.

Contenuti e metodi dei controlli tecnici su strada

1. L'autorità competente provvede affinché i veicoli selezionati, a norma dell'art. 9, siano sottoposti a un controllo tecnico su strada iniziale. In ogni controllo tecnico su strada iniziale svolto su un veicolo, l'ispettore:

a) controlla l'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'art. 7, comma 1;

b) procede ad una valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo;

c) può procedere ad una valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo, a norma dell'art. 13;

d) può effettuare controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato.

2. I controlli tecnici, di cui al comma 2, possono essere effettuati per motivare la decisione di sottoporre il veicolo ad un controllo tecnico su strada più approfondito o per chiedere che le carenze siano rettificate senza indugio ai sensi dell'art. 14, comma 1.

3. L'ispettore verifica che siano state rettificate eventuali carenze riportate nella precedente relazione di controllo su strada.

4. In base al risultato del controllo iniziale, l'ispettore decide se il veicolo o il suo rimorchio debbano essere sottoposti ad un controllo su strada più approfondito.

5. Un controllo tecnico su strada più approfondito riguarda gli elementi elencati all'allegato II che sono considerati necessari e pertinenti, tenendo conto, in particolare, della sicurezza di freni, pneumatici, ruote e telaio e degli effetti nocivi, ed i metodi raccomandati applicabili al controllo di tali elementi.

6. Qualora il certificato di revisione o una relazione di controllo su strada dimostri che uno degli ambiti di cui all'allegato II è stato oggetto di un controllo durante i tre mesi precedenti, l'ispettore non lo controlla salvo i casi in cui ciò sia giustificato da un'evidente carenza.

Art. 11.

Apparecchiature per i controlli

1. Un controllo tecnico su strada più approfondito si effettua per mezzo di un'unità mobile di controllo o di un apposito impianto per i controlli su strada o in un centro di controllo tecnico, ai sensi della direttiva 2014/45/UE.

2. Qualora i controlli più approfonditi debbano essere effettuati in un centro di controllo tecnico o in un apposito impianto per i controlli su strada, essi sono effettuati quanto prima possibile nel più vicino centro o impianto disponibile.

3. Le unità mobili di controllo e gli appositi impianti per i controlli su strada dispongono di equipaggiamenti adeguati per svolgere un controllo tecnico su strada più approfondito, comprese le apparecchiature necessarie per valutare lo stato e l'efficienza dei freni, dello sterzo, delle sospensioni e gli effetti nocivi del veicolo come prescritto. Qualora le unità mobili di controllo o gli appositi impianti per i controlli su strada non dispongano dell'equipaggiamento necessario per controllare un elemento indicato in sede di controllo iniziale, il veicolo è indirizzato verso un centro o impianto di controllo in cui è possibile procedere a un controllo approfondito dell'elemento in questione.

Art. 12.

Valutazione delle carenze

1. Per ciascun elemento da sottoporre al controllo, l'allegato II fornisce un elenco di possibili carenze e del loro livello di gravità, da utilizzare durante i controlli tecnici su strada.

2. Le carenze rilevate nel corso dei controlli tecnici su strada sono classificate in uno dei seguenti gruppi:

a) carenze lievi che non hanno conseguenze significative sulla sicurezza del veicolo o ripercussioni sull'ambiente e altri casi lievi di non conformità;

b) carenze gravi che possono pregiudicare la sicurezza del veicolo o avere ripercussioni sull'ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza degli altri utenti della strada e altri casi più significativi di non conformità;

c) carenze pericolose che costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale o che hanno ripercussioni sull'ambiente.

3. Un veicolo, con carenze che rientrano in più di un gruppo di carenze di cui al comma 2, è classificato nel gruppo che corrisponde alla carenza più grave. Un veicolo che presenta diverse carenze relative agli stessi ambiti oggetto di controllo tecnico su strada, definiti al punto 1 dell'allegato II, può essere classificato nel gruppo di carenze del livello di gravità immediatamente superiore, se si ritiene che l'effetto combinato di tali carenze risulti in un rischio più elevato per la sicurezza stradale.

Art. 13.

Controllo della fissazione del carico

1. Durante il controllo su strada un veicolo può essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

2. Fatte salve le prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle oggetto dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), la fissazione del carico ed il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato III, sezione I, punto 5.

3. Le procedure in merito alle conseguenze, di cui all'art. 14, possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.

Art. 14.

Seguito in caso di carenze gravi o pericolose

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'autorità competente dispone che ogni carenza grave o pericolosa, riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito, sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

2. A seguito del controllo su strada di un veicolo immatricolato sul territorio nazionale, l'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo stesso ad un controllo tecnico completo entro un termine specificato. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, l'autorità competente può chiedere all'autorità competente di tale Stato, tramite i punti di contatto di cui all'art. 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'art. 18, comma 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione europea, l'autorità competente può decidere di informare l'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, l'autorità competente dispone che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione può essere autorizzata affinché esso possa raggiungere una delle officine meccaniche più vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in questione in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedono una rettifica immediata, l'autorità competente può decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza. Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso può essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

Art. 15.

Diritti di controllo

1. Qualora si siano riscontrate carenze in seguito a un controllo più approfondito, si applicano le tariffe in materia di operazioni di revisione previste dalla legge n. 870 del 1° dicembre 1986.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le modalità operative per l'applicazione delle tariffe indicate al comma 1 e i compensi per gli ispettori di cui all'art. 8, comma 3.

Art. 16.

Relazione di controllo e banca dati dei controlli tecnici su strada

1. Per ogni controllo tecnico su strada iniziale effettuato, sono comunicate all'autorità competente le seguenti informazioni:

a) paese di immatricolazione del veicolo;

b) categoria del veicolo;

c) risultato del controllo tecnico su strada iniziale.

2. A conclusione di un controllo più approfondito l'ispettore redige una relazione a norma dell'allegato IV. L'autorità competente provvede affinché il conducente del veicolo riceva una copia della relazione di controllo.

3. L'ispettore comunica all'autorità competente i risultati del controllo tecnico su strada più approfondito entro un termine ragionevole successivo al controllo in questione. L'autorità competente conserva tali informazioni conformemente alla legislazione applicabile in materia di protezione dei dati per almeno trentasei mesi dalla data della loro ricezione.

Art. 17.

Designazione di un punto di contatto

1. Ai fini del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per la motorizzazione, è designato punto di contatto. In tale ambito:

a) garantisce il coordinamento con i punti di contatto designati dagli altri Stati membri dell'Unione europea per quanto riguardale azioni intraprese a norma dell'art. 18;

b) inoltra alla Commissione europea i dati di cui all'art. 20;

c) assicura, se del caso, qualsiasi altro scambio di informazioni e l'assistenza ai punti di contatto degli altri Stati membri dell'Unione europea.

Art. 18.

Cooperazione tra gli Stati membri della Unione europea

1. Qualora in un veicolo non immatricolato in Italia in cui avviene il controllo siano rilevate carenze gravi o pericolose o carenze che portano alla limitazione o al divieto dell'utilizzazione del veicolo, il punto di contatto notifica al punto di contatto dello stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo i risultati del controllo. Tale notifica contiene gli elementi della relazione di controllo su strada, di cui all'allegato IV, ed è comunicata preferibilmente tramite i registri elettronici nazionali di cui all'art. 16 del regolamento CE n. 1071/2009.

2. Qualora in un veicolo siano riscontrate carenze gravi o pericolose, il punto di contatto può richiedere all'autorità competente dello Stato membro dell'Unione europea di immatricolazione del veicolo, tramite il punto di contatto di quest'ultimo Stato, di adottare opportuni provvedimenti, come sottoporre il veicolo a un ulteriore controllo tecnico a norma dell'art. 14.

Art. 19.

Controlli tecnici su strada in concertazione

1. Su base annua, devono essere svolte regolarmente attività di controllo su strada in concertazione. È possibile combinare tali attività con quelle di cui all'art. 6 del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

Art. 20.

Trasmissione di informazioni alla Commissione

1. L'autorità competente trasmette, per via elettronica, alla Commissione europea entro il 31 marzo 2021 e, successivamente, con cadenza biennale entro il 31 del mese di marzo, i dati raccolti relativi ai due anni civili precedenti, concernenti i veicoli controllati nel territorio nazionale. Tali dati indicano:

a) il numero di veicoli sottoposti a controllo;

b) la categoria di veicoli sottoposta a controllo;

c) il paese di immatricolazione di ogni veicolo controllato;

d) in caso di controlli più approfonditi, gli ambiti oggetto di controllo e gli elementi per i quali il controllo ha dato esito negativo, ai sensi del punto 10 dell'allegato IV.

2. La prima relazione riguarda il periodo di due anni a decorrere dal 1° gennaio 2019.

3. Fino alla definizione da parte della Commissione europea di specifiche norme dettagliate in merito al formato in cui i dati di cui al comma 1 devono essere comunicati con mezzi elettronici, ci si avvale del modello standard per le relazioni di cui all'allegato V.

Art. 21.

Sanzioni

1. In caso di violazione delle disposizioni del presente decreto, si applicano le sanzioni previste dall'art. 79 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 22.

Applicazione delle norme

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano dal 20 maggio 2018, fatta salva l'applicazione delle disposizioni riguardanti il sistema di classificazione del rischio, di cui all'art. 6, che decorre dal 20 maggio 2019.

Art. 23.

Abrogazione

1. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 19 marzo 2001, di recepimento della direttiva 2000/30/CE, è abrogato a decorrere dal 20 maggio 2018.

Art. 24.

Allegati

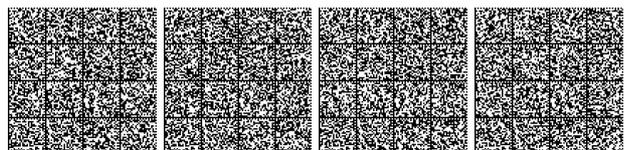
1. Gli allegati I, II, III, IV e V al presente decreto ne costituiscono parte integrante.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana

Roma, 19 maggio 2017

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
DELRIO

Registrato alla Corte dei conti il 9 giugno 2017
Ufficio controllo atti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, registro n. 1, foglio n. 2156

ALLEGATO *I*

ELEMENTI DEL SISTEMA DI CLASSIFICAZIONE DEL RISCHIO

Il sistema di classificazione del rischio forma la base per la selezione mirata dei veicoli utilizzati da imprese che evidenziano uno scarso rispetto degli obblighi relativi alla manutenzione e alle condizioni dei veicoli. Prende in considerazione i risultati dei controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici su strada.

Il sistema di classificazione del rischio prende in considerazione i seguenti parametri per determinare la classificazione del rischio per l'impresa interessata:

— numero di carenze

— gravità delle carenze

— numero di controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e dei controlli tecnici volontari

— fattore tempo

1. Le carenze sono ponderate secondo la loro gravità sulla base dei seguenti fattori di gravità:

— carenza pericolosa = 40
— carenza grave = 10
— carenza lieve = 1

2. L'evoluzione della situazione di un'impresa (o di un veicolo) si evince applicando una ponderazione minore ai risultati di controlli (carenze) «più vecchi» rispetto a quelli più «recenti», mediante i fattori seguenti:

— anno 1 = ultimi 12 mesi = fattore 3
— anno 2 = da 13 a 24 mesi = fattore 2
— anno 3 = da 25 a 36 mesi = fattore 1

Ciò si applica esclusivamente al calcolo della classificazione generale del rischio.

3. La classificazione del rischio viene calcolata utilizzando le formule seguenti:

a) la formula per la classificazione generale del rischio

$$RR = \frac{(Dy1\ x\ 3) + (Dy2\ x\ 2) + (Dy3\ x\ 1)}{\#Cy1 + \#Cy2 + \#Cy3}$$

dove:

RR = punteggio della classificazione generale del rischio

DYi = totale delle carenze negli anni 1, 2 e 3

DY1 = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) nell'anno 1

#… = numero di…

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli tecnici su strada o controlli tecnici periodici e controlli tecnici volontari) negli anni 1, 2 e 3

b) la formula per la classificazione annuale del rischio

$$AR = \frac{(\#DD\ x\ 40) + (\#MaD\ x\ 10) + (\#MiD\ x\ 1)}{\#C}$$

dove:

AR = punteggio annuale di rischio

#… = numero di…

DD = carenze pericolose

MaD = carenze gravi

MiD = carenze lievi

C = verifiche (controlli o prove tecniche periodiche e controlli tecnici volontari)

Il rischio annuale serve a valutare l'evoluzione di un'impresa nel corso degli anni.

La classificazione delle imprese (o dei veicoli) sulla base della classificazione generale del rischio avviene in modo da ottenere la seguente ripartizione fra le imprese (o veicoli) considerate:

— < 30 % rischio basso

— 30 % - 80 % rischio medio

— > 80 % rischio alto.

ALLEGATO *II*

AMBITO DEI CONTROLLI TECNICI SU STRADA

1. Ambiti oggetto di controllo:

0) identificazione del veicolo;

1) impianto di frenatura;

2) sterzo;

3) visibilità;

4) impianto elettrico e parti del circuito elettrico;

5) assi, ruote, pneumatici, sospensioni;

6) telaio ed elementi fissati al telaio;

7) altri equipaggiamenti;

8) effetti nocivi;

9) controlli supplementari per veicoli delle categorie M2 e M3 adibiti al trasporto di passeggeri.

2. Prescrizioni in materia di controllo.

Gli elementi che possono essere controllati unicamente con l'ausilio di apparecchiature sono contrassegnati con la lettera E.

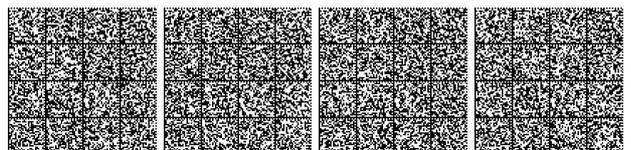
Gli elementi che possono essere parzialmente controllati senza l'ausilio di apparecchiature sono contrassegnati con la lettera +(E).

Quando un metodo di controllo è indicato come visivo, significa che, oltre a osservare gli elementi interessati, l'ispettore procede, eventualmente, anche a maneggiarli, a valutarne i rumori o a utilizzare qualsiasi altro opportuno mezzo di controllo che non comporti l'uso di apparecchiature.

I controlli tecnici su strada possono riguardare gli elementi elencati nella tabella 1, in cui sono indicati anche i metodi di controllo raccomandati che andrebbero utilizzati. Nulla di quanto previsto nel presente allegato osta a che l'ispettore si avvalga all'occorrenza di strumenti complementari, come un ponte sollevatore o una fossa d'ispezione.

I controlli sono effettuati utilizzando le tecniche e attrezzature attualmente disponibili e senza l'uso di strumenti per smontare o rimuovere eventuali parti del veicolo. Il controllo può comprendere anche una verifica della conformità delle rispettive parti e componenti del veicolo in questione alle prescrizioni ambientali e di sicurezza in vigore al momento dell'omologazione o, se applicabile, al momento dell'adeguamento.

Qualora il veicolo sia progettato in modo da non permettere l'applicazione dei metodi di controllo stabiliti nel presente allegato, il controllo è effettuato conformemente ai metodi raccomandati accettati dalle autorità competenti.

I «motivi dell'esito negativo del controllo» non si applicano nei casi in cui si riferiscono a requisiti che non erano obbligatori nella pertinente legislazione sull'omologazione dei veicoli al momento della prima omologazione o della prima messa in circolazione o dell'adeguamento.

3. CONTENUTI E METODI DEL CONTROLLO, VALUTAZIONE DELLE CARENZE DEI VEICOLI

Il controllo deve riguardare quantomeno gli elementi e considerati necessari e pertinenti considerando in particolare la sicurezza dei sistemi frenanti, degli pneumatici, delle ruote, del telaio e degli effetti nocivi e utilizzare i metodi elencati nella seguente tabella.

Per i sistemi e componenti di ogni veicolo oggetto del controllo la valutazione delle carenze è effettuata, caso per caso, secondo i criteri riportati nella tabella.

Le carenze non indicate nel presente allegato sono valutate in base ai rischi che presentano per la sicurezza stradale.

Elemento	**Metodo**	**Motivi dell'esito negativo del controllo**	**Valutazione delle carenze**		
			Lieve	**Grave**	**Pericolosa**
0. IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO					
0.1. Targhe di immatricolazione [se previste dai requisiti 1]	Esame visivo	a) Targhe mancanti o fissate in modo tale da renderne probabile il distacco		X	
		b) Iscrizione mancante o illeggibile		X	
		c) Non conformi ai documenti o alle registrazioni del veicolo		X	
0.2. Numero di identificazione del veicolo/telaio/numero di serie	Esame visivo	a) Assente o non individuabile		X	
		b) Incompleto, illeggibile, chiaramente falsificato o non corrispondente ai documenti del veicolo		X	
		c) Documenti del veicolo illeggibili o che presentano inesattezze	X		

1. IMPIANTO DI FRENATURA						
1.1. Stato meccanico e funzionamento						
1.1.1. Pedale/leva a mano del freno	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a)	Leva troppo tirata		X	
		b)	Usura o gioco eccessivi		X	
1.1.2. Condizione e corsa del pedale/leva a mano del dispositivo di frenatura	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura Nota: i veicoli con impianti frenanti servoassistiti devono essere controllati a motore spento	a)	Eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa		X	
			Freno non pienamente azionabile o bloccato			X
		b)	Rilascio del freno difficile	X		
			Il funzionamento è compromesso		X	
		c)	Superficie antisdrucciolo del pedale del freno mancante, mal fissata o consumata		X	
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	Esame visivo delle componenti a una normale pressione operativa. Controllare il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo sicuro e il funzionamento del dispositivo di allarme, della valvola di protezione	a)	Insufficiente pressione/vuoto per assicurare almeno quattro frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)		X	
			Almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo di allarme (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)			X
		b)	Il tempo necessario affinché la pressione vuoto/aria raggiunga un valore operativo		X	

	multicircuito e della valvola di sicurezza alla sovrapressione		sicuro è troppo lungo rispetto ai requisiti 1			
		c)	Mancato funzionamento della valvola di protezione multicircuito o della valvola di sicurezza alla sovrapressione		X	
		d)	Perdita d'aria che causa un notevole calo di pressione o rumori udibili di perdita d'aria		X	
		e)	Danno esterno che può influire sul funzionamento dei freni		X	
			Prestazioni insufficienti del freno di soccorso			X
1.1.4. Manometro o indicatore di pressione	Controllo funzionale		Cattivo funzionamento o difetti del manometro o dell'indicatore	X		
			Bassa pressione non rilevabile		X	
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a)	Comando incrinato, danneggiato o eccessivamente usurato		X	
		b)	Scarsa affidabilità del comando della valvola o della valvola stessa		X	
		c)	Tenuta difettosa o perdite del sistema		X	
		d)	Funzionamento insoddisfacente		X	
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a)	Insufficiente tenuta del dispositivo di bloccaggio		X	
		b)	Usura a livello dell'asse della leva o del dispositivo di bloccaggio	X		
			Usura eccessiva		X	
		c)	Corsa troppo lunga (cattiva regolazione)		X	
		d)	Meccanismo mancante, danneggiato o inattivo		X	
		e)	Difetti di funzionamento, l'indicatore		X	

			luminoso indica anomalie			
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)	Esame visivo delle componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura	a)	Valvola danneggiata o eccessiva perdita d'aria		X	
			Il funzionamento è compromesso			X
		b)	Eccessivo efflusso di olio dal compressore	X		
		c)	Valvola fissata male o montaggio difettoso		X	
		d)	Efflusso o perdita di liquido del freno idraulico		X	
			Il funzionamento è compromesso			X
1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)	Disinserire e reinserirei collegamenti dell'impianto di frenatura tra il veicolo trainante e il rimorchio	a)	Rubinetto o valvola a chiusura automatica difettosi	X		
			Il funzionamento è compromesso		X	
		b)	Rubinetto o valvola fissati male o montaggio difettoso	X		
			Se il funzionamento è compromesso		X	
		c)	Tenuta insufficiente		X	
			Il funzionamento è compromesso			X
		d)	Funzionamento difettoso		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
1.1.9. Accumulatore/serbatoio di pressione	Esame visivo	a)	Serbatoio lievemente danneggiato o lievemente corroso	X		
			Serbatoio gravemente danneggiato, corroso o con perdite		X	
		b)	Dispositivo di spurgo non funzionante		X	
		c)	Serbatoio fissato male o montaggio difettoso		X	
1.1.10. Dispositivo	Esame visivo dei	a)	Dispositivo servofreno difettoso o		X	

servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile		inefficace			
			Se non funziona			X
		b)	Difetti del cilindro principale che non impediscono il funzionamento del freno		X	
			Difetti o perdite del cilindro principale			X
		c)	Cilindro principale fissato male senza impedire il funzionamento del freno		X	
			Cilindro principale fissato male			X
		d)	Liquido del freno insufficiente sotto il segno MIN	X		
			Liquido del freno sensibilmente sotto il segno MIN		X	
			Liquido del freno non visibile			X
		e)	Mancanza del tappo del serbatoio del cilindro principale del freno	X		
		f)	Indicatore del liquido del freno acceso o difettoso	X		
		g)	Funzionamento difettoso del dispositivo di allarme per il livello del liquido	X		
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a)	Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b)	Perdite nei condotti o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)		X	
			Perdite nei condotti o nel collegamento (sistemi di frenatura idraulici)			X
		c)	Condotti danneggiati o eccessivamente corrosi		X	
			che compromettono il funzionamento dei freni per bloccaggio o per rischio			X

			imminente di perdite			
		d)	Cattiva installazione dei condotti	X		
			Rischio di danni		X	
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a)	Rischio imminente di guasto o di rottura			X
		b)	Tubi danneggiati, con punti di attrito, ritorti o troppo corti	X		
			Tubi danneggiati o con punti di attrito		X	
		c)	Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura ad aria)		X	
			Perdite nei tubi o nei collegamenti (sistemi di frenatura idraulici)			X
		d)	Eccessivo rigonfiamento dei tubi sotto pressione		X	
			Cavo compromesso			X
		e)	Tubi porosi		X	
1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni	Esame visivo	a)	Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo raggiunta)		X	
			Eccessiva usura di guarnizioni o pastiglie (marca del minimo non visibile)			X
		b)	Guarnizioni o pastiglie sporche (olio, grasso ecc.)		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		c)	Guarnizioni o pastiglie mancanti o non fissate correttamente			X
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	Esame visivo	a)	Tamburi o dischi usurati		X	
			Tamburi o dischi fortemente graffiati o con incrinature o rotture o altri difetti che compromettono la sicurezza			X

		b)	Tamburi o dischi sporchi (olio, grasso ecc.)		X	
			Funzionamento del freno gravemente compromesso			X
		c)	Mancanza di tamburi o dischi			X
		d)	Fissazione difettosa del disco portafreno		X	
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a)	Cavi danneggiati o flessi		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		b)	Usura o corrosione fortemente avanzata di un componente		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		c)	Cavo, tirante o giunto non sicuro		X	
		d)	Fissazione dei cavi difettosa		X	
		e)	Impedimento al libero movimento del sistema frenante		X	
		f)	Anomalie nel movimento della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura		X	
1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a)	Cilindri incrinati o danneggiati		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		b)	Perdite nei cilindri		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		c)	Cilindri fissati male o montaggio difettoso		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
		d)	Cilindri fortemente corrosi		X	
			Rischio di incrinatura			X
		e)	Corsa insufficiente o eccessiva del cilindro		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X

			(margine di movimento insufficiente)			
		f)	Dispositivo di protezione contro la polvere danneggiato	X		
			Dispositivo di protezione contro la polvere mancante o fortemente danneggiato		X	
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	Esame visivo dei componenti mentre è azionato l'impianto di frenatura, se possibile	a)	Giunzione difettosa		X	
		b)	Imperfetta regolazione della giunzione		X	
		c)	Correttore grippato o non funzionante (ABS funzionante)		X	
			Correttore grippato o non funzionante			X
		d)	Correttore mancante (se prescritto)			X
		e)	Targhetta dei dati mancante	X		
		f)	Dati illeggibili o non conformi ai requisiti 1	X		
1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione	Esame visivo	a)	Dispositivo danneggiato, grippato o che presenta un movimento anormale, un'eccessiva usura o un'imperfetta regolazione		X	
		b)	Dispositivo difettoso		X	
		c)	Dispositivo montato o sostituito in modo scorretto		X	
1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)	Esame visivo	a)	Montaggio o accoppiatori difettosi	X		
			Il funzionamento è compromesso		X	
		b)	Sistema chiaramente difettoso o mancante		X	
1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio	Disinserire i collegamenti dei freni tra il veicolo trainante e il rimorchio		Il freno del rimorchio non è azionato automaticamente quando il collegamento è disinserito			X
1.1.21. Sistema di frenatura completo	Esame visivo	a)	Altri dispositivi del sistema (come la pompa antigelo, l'essiccatore d'aria ecc.)		X	

			danneggiati esternamente o fortemente corrosi, tanto da compromettere il funzionamento del sistema di frenatura			
			Funzionamento del freno compromesso			X
		b)	Eccessive perdite di aria o di liquido antigelo	X		
			Funzionamento del sistema compromesso		X	
		c)	Fissaggio o montaggio difettoso di un qualsiasi componente		X	
		d)	Modifica inadeguata di un qualsiasi componente 3		X	
			Funzionamento del freno compromesso			X
1.1.22. Collegamenti di prova (se installati o obbligatori)	Esame visivo		Mancanti		X	
1.1.23. Freno a inerzia	Esame visivo e azionamento		Efficienza insufficiente		X	
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno						
1.2.1. Prestazioni (E)	Durante un controllo con un banco di prova freni, azionare progressivamente il freno fino allo sforzo massimo	a)	Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	
			Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			X
		b)	Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
			Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			X

		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
		d) Tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi ruota		X	
		e) Fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura durante ciascun giro completo della ruota		X	
1.2.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni al peso presentato o, se essa non può essere utilizzata per motivi tecnici, prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati ([1])	Non si ottiene almeno il seguente valore minimo ([2]):			
		Categorie M1, M2 e M3: 50 % ([3])		X	
		Categoria N1: 45 %			
		Categorie N2 e N3: 43 % ([4])			
		Categorie O3 e O4: 40 % ([5])			
		Si ottiene meno del 50 % dei valori sopra indicati			X
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)					
1.3.1. Prestazioni (E)	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1	a) Sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote		X	
		Sforzo di frenatura inesistente su una o più ruote			X
		b) Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 50 % dello sforzo massimo dell'altra ruota in caso di assi sterzanti			X

		c) Frenatura non gradualmente moderabile (blocco)		X	
1.3.2. Efficienza (E)	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.2	Sforzo di frenatura inferiore al 50 % (6) delle prestazioni del freno di servizio richieste di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)					
1.4.1. Prestazioni (E)	Azionare il freno durante una prova con un banco di prova freni	Freno non funzionante su un lato o in caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo rispetto a una linea retta		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura di cui al punto 1.4.2 in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X
1.4.2. Efficienza (E)	Controllo con un banco di prova freni. Se impossibile, allora prova su strada utilizzando un decelerometro in grado di registrare i dati	Non si ottiene almeno per tutti i veicoli un coefficiente di frenatura almeno del 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, almeno del 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più elevato		X	
		Si ottiene meno del 50 % dei valori dello sforzo di frenatura sopra indicati in relazione alla massa del veicolo nelle prove			X
1.5. Prestazioni del sistema frenante elettronico	Esame visivo e, se possibile, prova di funzionamento del sistema	a) Efficienza non moderabile (non si applica a sistemi di freno sullo scarico)		X	
		b) Sistema non funzionante		X	

1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l’interfaccia elettronica del veicolo	a)	Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b)	Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c)	Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati		X	
		d)	Cablatura danneggiata		X	
		e)	Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		f)	Il sistema indica un guasto attraverso l’interfaccia elettronica del veicolo		X	
1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o utilizzando l’interfaccia elettronica del veicolo	a)	Cattivo funzionamento del dispositivo di allarme		X	
		b)	Il dispositivo di allarme indica che il funzionamento del sistema è difettoso		X	
		c)	Il sistema indica un guasto attraverso l’interfaccia elettronica del veicolo		X	
		d)	Raccordo tra veicolo trainante e rimorchio incompatibile o mancante			X
1.8. Liquido del freno	Esame visivo		Liquido del freno contaminato o sedimentato		X	
			Rischio imminente di guasto			X
2. STERZO						
2.1. Stato meccanico						
2.1.1. Stato dello sterzo	Esame visivo del funzionamento della scatola dello sterzo durante la rotazione del volante	a)	Albero dello sterzo torto o scanalature consumate		X	
			Funzionamento compromesso			X
		b)	Usura eccessiva dell’albero dello sterzo		X	
			Funzionamento compromesso			X
		c)	Gioco eccessivo dell’albero dello sterzo		X	

			Funzionamento compromesso			X
		d)	Perdite		X	
			Formazione di gocce			X
2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo	Esame visivo del fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo al telaio durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario	a)	Scatola dello sterzo non adeguatamente fissata al telaio		X	
			Fissaggi allentati in modo pericoloso o è visibile un movimento relativo rispetto a telaio/carrozzeria			X
		b)	Fori di fissaggio oblunghi sul telaio		X	
			Fissaggi gravemente compromessi			X
		c)	Bulloni di fissaggio mancanti o rotti		X	
			Fissaggi gravemente compromessi			X
		d)	Rottura dell'alloggiamento della scatola dello sterzo		X	
			La stabilità o il fissaggio dell'alloggiamento sono compromessi			X
2.1.3. Stato degli organi di sterzo	Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario	a)	Movimento relativo tra componenti che richiede un intervento di riparazione		X	
			Movimento eccessivo o rischio di distacco			X
		b)	Eccessiva usura a livello dei giunti		X	
			Rischio molto grave di distacco			X
		c)	Rottura o deformazione di uno dei componenti		X	
			Funzione compromessa			X
		d)	Assenza del bloccasterzo		X	
		e)	Scorretto allineamento di componenti (ad esempio tirante trasversale o asta di accoppiamento)		X	

		f)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Funzione compromessa			X
		g)	Coperchio antipolvere danneggiato o deteriorato	X		
			Coperchio antipolvere mancante o gravemente deteriorato		X	
2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo	Esame visivo degli organi di sterzo per verificare usura, rottura e sicurezza durante la rotazione del volante in senso orario e antiorario con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione (servosterzo)	a)	Parte mobile dello sterzo a contatto con una parte fissa del telaio		X	
		b)	Limitatore di corsa dello sterzo assente o fuori uso		X	
2.1.5. Servosterzo	Controllare il sistema sterzante alla ricerca di eventuali perdite e per verificare il livello del liquido idraulico, se visibile. Con le ruote a contatto del suolo e il motore in funzione, verificare il funzionamento del servosterzo	a)	Perdite di liquidi		X	
		b)	Liquido insufficiente (sotto il segno MIN)		X	
			Serbatoio insufficiente			X
		c)	Meccanismo non funzionante		X	
			Sterzo compromesso			X
		d)	Meccanismo rotto o fissato male		X	
			Sterzo compromesso			X
		e)	Componenti mal allineati o in attrito con altri		X	
			Sterzo compromesso			X
		f)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Sterzo compromesso			X
		g)	Cavi/flessibili danneggiati o eccessivamente corrosi		X	

		Sterzo compromesso			X
2.2. Volante, colonna e barra					
2.2.1. Stato del volante	Con le ruote a contatto del suolo, spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento relativo tra volante e colonna indicante un fissaggio inadeguato		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		b) Assenza di dispositivo di ritenuta sul mozzo del volante		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		c) Rottura o cattiva fissazione del mozzo, della corona o delle razze del volante		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		d) Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
2.2.2. Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo	Spingere e tirare il volante in linea con la colonna, spingere il volante in varie direzioni perpendicolarmente alla colonna. Esame visivo del gioco e dello stato dei raccordi flessibili o giunti universali	a) Movimento eccessivo del centro del volante verso l'alto o il basso		X	
		b) Movimento eccessivo della parte superiore della colonna in rapporto all'asse della stessa		X	
		c) Raccordo flessibile deteriorato		X	
		d) Fissaggio difettoso		X	
		Rischio molto grave di distacco			X
		e) Modifica che compromette la sicurezza [3]			X
2.3. Gioco dello sterzo	Con il motore in funzione per i veicoli dotati di servosterzo e con le ruote diritte, ruotare leggermente il volante in senso orario e antiorario, nella misura del possibile senza muovere le ruote. Esame visivo del	Gioco eccessivo dello sterzo (ad esempio il movimento da un punto della corona superiore a un quinto del diametro del volante o non conforme ai requisiti) [1]		X	
		Sicurezza dello sterzo compromessa			X

	movimento libero				
2.4. Assetto delle ruote (X) [2]	Esame visivo	Disallineamento evidente.	X		
		Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata		X	
2.5. Asse sterzante del rimorchio	Esame visivo o utilizzo uno strumento di rilevazione del gioco delle ruote	a) Componenti leggermente danneggiati		X	
		Componenti gravemente danneggiati o incrinati			X
		b) Gioco eccessivo		X	
		Guida in linea retta compromessa; stabilità direzionale pregiudicata			X
		c) Fissaggio difettoso		X	
		Fissaggio gravemente compromesso			X
2.6. Servosterzo elettrico (EPS)	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spegnimento del veicolo e/o mediante l'interfaccia elettronica del veicolo	a) L'indicatore di guasto (MIL) del sistema EPS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b) Servosterzo non funzionante		X	
		c) Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
3. VISIBILITÀ					
3.1. Campo di visibilità	Esame visivo dal sedile del conducente	Ostacoli nel campo visivo del conducente che incidono materialmente sulla visibilità in avanti o sui lati (fuori dell'area di pulizia dei tergicristallo)	X		
		Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili		X	
3.2. Stato dei vetri	Esame visivo	a) Vetro, o pannello trasparente (se autorizzato), graffiato o scolorito (fuori	X		

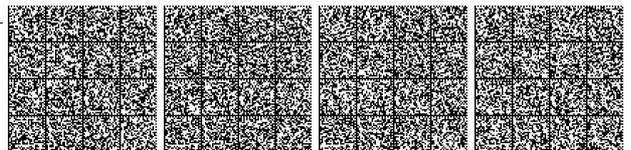
			dell’area di pulizia dei tergicristallo)			
			Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili		X	
		b)	Vetro o pannello trasparente (comprese le pellicole riflettenti o colorate) non conformi alle specifiche dei requisiti [1] (fuori dell’area di pulizia dei tergicristallo)	X		
			Area di pulizia interna dei tergicristallo interessata o specchietti esterni non visibili		X	
		c)	Vetro o pannello trasparente in condizioni inaccettabili		X	
			Visibilità attraverso l’area di pulizia interna dei tergicristallo fortemente compromessa			X
3.3. Specchietti o dispositivi retrovisori	Esame visivo	a)	Specchietto o dispositivo mancante o non montato conformemente ai requisiti [1] (devono essere disponibili almeno due dispositivi retrovisori)	X		
			Meno di due dispositivi retrovisori disponibili		X	
		b)	Specchietto o dispositivo lievemente danneggiato o fissato male	X		
			Specchietto o dispositivo non funzionante, fortemente danneggiato, fissato male o in modo non sicuro		X	
		c)	Campo visivo insufficiente		X	
3.4. Spazzole tergicristallo	Esame visivo e azionamento	a)	Spazzole non funzionanti o assenti		X	
		b)	Spazzola difettosa	X		
			Lama del tergicristallo assente o chiaramente non funzionante		X	

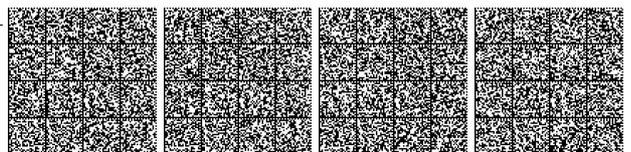
3.5. Lavacristalli	Esame visivo e azionamento		Lavacristalli non adeguatamente funzionanti (mancanza di liquido per pulire ma pompa operante o getto dell'acqua disallineato)	X		
			Lavacristalli non funzionanti		X	
3.6. Sistema antiappannamento (X) [2]	Esame visivo e azionamento		Sistema non operativo o chiaramente difettoso	X		
4. LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO						
4.1. Fari						
4.1.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a)	Luce o sorgente luminosa difettosa o mancante (luci o sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti)	X		
			Luci o sorgenti luminose singole; in caso di LED visibilità gravemente compromessa		X	
		b)	Sistema lievemente difettoso (riflettori e lenti)	X		
			Sistema fortemente difettoso o mancante (riflettori e lenti)		X	
		c)	Luci fissate male		X	
4.1.2. Regolazione	Esame visivo e azionamento	a)	Faro chiaramente male orientato		X	
		b)	Sorgente luminosa montata in modo scorretto			
4.1.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	a)	L'accensione non è conforme ai requisiti [1] (numero di fari accesi simultaneamente)	X		
			Luminosità frontale superiore al massimo consentito		X	
		b)	Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.1.4. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	a)	La luce, il colore emesso, la posizione, la		X	

			luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]			
		b)	Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti luminose che riducono chiaramente la luminosità o modificano il colore emesso		X	
		c)	Sorgente luminosa e faro non compatibili		X	
4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)	Esame visivo e azionamento se possibile	a)	Dispositivo non funzionante		X	
		b)	Il dispositivo manuale non può essere azionato dal sedile del conducente		X	
4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)	Esame visivo e azionamento se possibile		Dispositivo non funzionante	X		
			In caso di lampade a scarica		X	
4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna						
4.2.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a)	Sorgente di luce difettosa		X	
		b)	Lenti difettose		X	
		c)	Luci fissate male	X		
			Rischio molto grave di distacco		X	
4.2.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a)	L'accensione non è conforme ai requisiti [1].		X	
			Le luci di posizione posteriori e le luci laterali possono essere spente con i fari accesi		X	
		b)	Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.2.3. Rispetto dei requisiti 1	Esame visivo e azionamento	a)	La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]	X		
			Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta		X	
		b)	Prodotti sulle lenti o sulle sorgenti	X		

			luminose che riducono la luminosità o modificano il colore emesso.			
			Luci anteriori rosse o luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta		X	
4.3. Luci di arresto						
4.3.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a)	Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti)	X		
			Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti		X	
			Nessuna fonte luminosa funziona			X
		b)	Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull’emissione luminosa)	X		
			Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c)	Luci fissate male	X		
			Rischio molto grave di distacco		X	
4.3.2. Accensione	Esame visivo e azionamento	a)	L’accensione non è conforme ai requisiti [1]	X		
			Funzionamento ritardato		X	
			Nessun funzionamento			X
		b)	Malfunzionamento del dispositivo di accensione		X	
4.3.3. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento		La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]	X		
			Luci posteriori bianche; luminosità fortemente ridotta		X	
4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza						

4.4.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a)	Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 funzionanti)	X		
			Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti		X	
		b)	Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa)	X		
			Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	
		c)	Luci fissate male.	X		
			Rischio molto grave di distacco		X	
4.4.2. Accensione	Esame visivo e azionamento		L'accensione non è conforme ai requisiti [1]	X		
			Nessun funzionamento		X	
4.4.3. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento		La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]		X	
4.4.4. Frequenza di lampeggiamento	Esame visivo e azionamento		La velocità di lampeggio non è conforme ai requisiti [1] (deviazione della frequenza superiore al 25 %)	X		
4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore						
4.5.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a)	Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple; in caso di LED meno di 1/3 non funzionanti)	X		
			Sorgenti luminose singole; in caso di LED meno di 2/3 funzionanti		X	
		b)	Lenti leggermente difettose (nessuna influenza sull'emissione luminosa)	X		
			Lenti fortemente difettose (emissione luminosa compromessa)		X	

		c) Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco o di abbagliamento di conducenti di altri veicoli		X	
4.5.2 Regolazione (X) [2]	Esame visivo e azionamento	Il proiettore fendinebbia anteriore mostra un errato allineamento orizzontale quando il fascio luminoso presenta una linea di demarcazione (linea di demarcazione troppo bassa)	X		
		Linea di demarcazione più alta di quella dei fari anabbaglianti		X	
4.5.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti [1]	X		
		Non funzionante		X	
4.5.4. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti [1]	X		
4.6. Fari di retromarcia					
4.6.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Sorgente di luce difettosa	X		
		b) Lenti difettose	X		
		c) Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.6.2. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	a) La luce, il colore emesso, la posizione, la luminosità o la marcatura non sono conformi ai requisiti [1]		X	
		b) Il sistema non funziona conformemente ai requisiti 1		X	
4.6.3. Accensione	Esame visivo e azionamento	L'accensione non è conforme ai requisiti [1]	X		

		Il faro di retromarcia può essere acceso anche quando il cambio non si trova in posizione di retromarcia		X	
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore					
4.7.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	a) Il dispositivo emette all'indietro luce diretta o bianca	X		
		b) Sorgente di luce difettosa (sorgenti luminose multiple)	X		
		Sorgente di luce difettosa (sorgente luminosa singola)		X	
		c) Luci fissate male	X		
		Rischio molto grave di distacco		X	
4.7.2. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	Il sistema non funziona conformemente ai requisiti [1]	X		
4.8. Catarifrangenti, evidenziatori (retroriflettenti) e targhette marcatrici posteriori					
4.8.1. Stato	Esame visivo	a) Catarifrangenti difettosi o danneggiati	X		
		Rifrangenza compromessa		X	
		b) Catarifrangente fissato in modo non sicuro	X		
		A rischio di distacco		X	
4.8.2. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo	Il dispositivo, il colore riflesso o la posizione non sono conformi ai requisiti [1]		X	
		Mancante o rifrangenza anteriore di colore rosso e posteriore di colore bianco			X
4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico					
4.9.1. Stato e funzionamento	Esame visivo e azionamento	Non funzionanti	X		
		Non funzionanti per fascio di luce abbagliante o faro antinebbia posteriore		X	
4.9.2. Rispetto dei requisiti [1]	Esame visivo e azionamento	Non conforme ai requisiti [1]	X		

4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio	Esame visivo: se possibile, esaminare la continuità elettrica della connessione.	a)	Componenti fissati in modo non sicuro	X		
			Connessione malsicura		X	
		b)	Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
			A rischio di corto circuito		X	
		c)	Connessioni elettriche del rimorchio o del veicolo trainante non correttamente funzionanti;		X	
			Luci di arresto del rimorchio non funzionanti			X
4.11. Circuito elettrico	Esame visivo, se del caso, anche all'interno del compartimento motore.	a)	Cavi collegati in modo non sicuro o non fissati adeguatamente	X		
			Unioni difettose, contatto con bordi taglienti, connettori a rischio disconnessione		X	
			Cavi a rischio di contatto con elementi riscaldati, pezzi rotanti o con il suolo; connettori disconnessi (elementi funzionali a frenatura e sterzo)			X
		b)	Cavi leggermente deteriorati	X		
			Cavi fortemente deteriorati		X	
			Cavi estremamente deteriorati (elementi funzionali a frenatura e sterzo)			X
		c)	Isolamento danneggiato o deteriorato	X		
			A rischio di corto circuito		X	
			Rischio imminente di incendio, generazione di scintille			X
4.12. Fari e catarifrangenti non obbligatori (X) [2]	Esame visivo e azionamento	a)	Faro/catarifrangente montato in modo non conforme ai requisiti [1]	X		

			Emissione o rifrangenza anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca		X	
		b)	Funzionamento del faro non conforme ai requisiti [1]	X		
			Il numero di fari in funzionamento simultaneo supera la luminosità ammessa; emissione anteriore di luce rossa e posteriore di luce bianca		X	
		c)	Faro/catarifrangente fissato male.	X		
			Rischio molto grave di distacco		X	
4.13. Batteria(e)	Esame visivo	a)	Cattivo fissaggio	X		
			Non correttamente fissata; a rischio di corto circuito		X	
		b)	Perdite	X		
			Perdite di sostanze pericolose		X	
		c)	Interruttore difettoso (se richiesto)		X	
		d)	Fusibili difettosi (se richiesti)		X	
		e)	Raffreddamento non adeguato (se obbligatorio)		X	
5. ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI						
5.1. Assi						
5.1.1. Assi (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a)	Asse spezzato o deformato			X
		b)	Asse scorrettamente fissato al veicolo		X	
			Stabilità pregiudicata, funzione compromessa: movimento eccessivo in relazione alle fissazioni			X
		c)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Stabilità pregiudicata, funzionalità			X

			compromessa, distanza libera insufficiente rispetto a parti del veicolo o al suolo			
5.1.2. Fuselli (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. Applicare a ciascuna ruota una forza verticale o laterale e rilevare il movimento tra la traversa dell’asse e i fuselli	a)	Fusello rotto			X
		b)	Usura eccessiva del perno e/o delle boccole		X	
			A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata			X
		c)	Movimento eccessivo tra fusello e traversa dell’asse		X	
			A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata			X
		d)	Gioco del fusello nell’asse		X	
			A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata			X
5.1.3. Cuscinetti delle ruote (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili. Muovere le ruote o applicare una forza laterale a ciascuna ruota e rilevare il movimento verso l’alto della ruota relativamente al fusello	a)	Gioco eccessivo in un cuscinetto della ruota		X	
			Stabilità direzionale compromessa; pericolo di distruzione			X
		b)	Cuscinetto fissato in modo eccessivo, bloccato		X	
			Pericolo di surriscaldamento; pericolo di distruzione			X
5.2. Ruote e pneumatici						
5.2.1. Mozzo della ruota	Esame visivo	a)	Dadi o viti della ruota mancanti o allentati		X	
			Non fissato o fissato così male da compromettere gravemente la sicurezza stradale			X
		b)	Mozzo usurato o danneggiato		X	
			Mozzo usurato o danneggiato in modo da			X

			compromettere la sicurezza del fissaggio delle ruote			
5.2.2. Ruote	Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore	a)	Eventuali rotture o problemi di saldatura			X
		b)	Anelli di tenuta degli pneumatici non adeguatamente fissati		X	
			A rischio di distacco			X
		c)	Ruota fortemente deformata o usurata		X	
			Compromessa la sicurezza di fissaggio al mozzo; compromessa la sicurezza di fissaggio dello pneumatico			X
		d)	Tipo o dimensioni, concezione tecnica e compatibilità della ruota, non conformi ai requisiti 1 che compromettono la sicurezza stradale		X	
5.2.3. Pneumatici	Esame visivo di tutto lo pneumatico muovendo avanti e indietro il veicolo	a)	Dimensioni, capacità di carico, marchio di omologazione o indice di velocità dello pneumatico non conformi ai requisiti 1 con rischi per la sicurezza stradale		X	
			Capacità di carico o indice di velocità insufficienti per l'uso effettivo; lo pneumatico tocca altri pezzi fissi del veicolo compromettendo la sicurezza della guida			X
		b)	Pneumatici di dimensioni differenti sullo stesso asse o su due ruote gemelle		X	
		c)	Pneumatici di costruzione differente (radiale/diagonale)		X	
		d)	Danni o tagli gravi sullo pneumatico		X	
			Corda visibile o danneggiata			X

		e)	L'indicatore di usura del battistrada diventa esposto		X	
			Profondità del battistrada non conforme ai requisiti 1			X
		f)	Pneumatico in attrito con altri componenti (dispositivi flessibili anti spray)	X		
			Pneumatico in attrito con altri componenti (guida sicura non compromessa)		X	
		g)	Pneumatici riscolpiti non conformi ai requisiti 1		X	
			Pacco cintura compromesso			X
5.3. Sistema di sospensioni						
5.3.1. Molle e stabilizzatori (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a)	Molle fissate male al telaio o all'asse		X	
			Movimento relativo visibile, Fissaggi fortemente allentati			X
		b)	Componente di una molla rotto o danneggiato		X	
			Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente			X
		c)	Molla mancante		X	
			Molla principale o lamina principale della balestra o lamine addizionali compromesse molto gravemente			X
		d)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema di molle inoperante			X
5.3.2. Ammortizzatori	Esame visivo	a)	Ammortizzatori fissati male al telaio o all'asse	X		

			Ammortizzatore fissato male		X	
		b)	Ammortizzatore danneggiato che evidenzia segni di gravi perdite o difetti		X	
		c)	Ammortizzatore mancante		X	
5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a)	Componenti fissati male al telaio o all'asse		X	
			A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata			X
		b)	Componente danneggiato o eccessivamente corroso		X	
			Stabilità del componente compromessa o componente rotto			X
		c)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Distanza insufficiente da altri pezzi del veicolo; sistema inoperante			X
5.3.4. Attacchi sospensioni (+ E)	Esame visivo mediante dispositivi di rilevazione del gioco delle ruote, se disponibili	a)	Usura eccessiva del perno e/o delle boccole o a livello dei giunti delle sospensioni		X	
			A rischio di allentamento; stabilità direzionale pregiudicata			X
		b)	Coperchio antipolvere gravemente deteriorato	X		
			Coperchio antipolvere mancante o rotto		X	
5.3.5. Sospensioni pneumatiche	Esame visivo	a)	Sistema inutilizzabile			X
		b)	Un qualsiasi componente danneggiato, modificato o deteriorato in modo tale da compromettere il funzionamento del sistema		X	
			Funzionamento del sistema gravemente compromesso			X

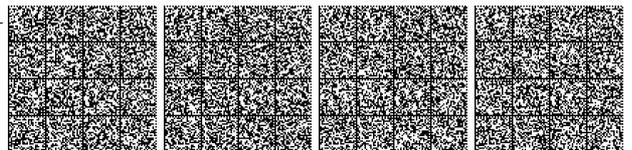
		c)	Perdita udibile dal sistema		X	
		d)	Modifica che compromette la sicurezza		X	
6. TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO						
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio						
6.1.1. Stato generale	Esame visivo	a)	Rottura minore o lieve deformazione di un longherone o traversa		X	
			Rottura grave o grave deformazione di un longherone o traversa			X
		b)	Placche di rinforzo o elementi di fissaggio montati male		X	
			Maggior parte dei fissaggi allentati; resistenza dei pezzi insufficiente			X
		c)	Eccessiva corrosione che mette a repentaglio la rigidità dell'insieme		X	
			Resistenza dei pezzi insufficiente			X
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	Esame visivo	a)	Sistema di scappamento fissato male o con perdite		X	
		b)	Penetrazione di fumi nella cabina o abitacolo del veicolo		X	
			Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)	Esame visivo, uso di dispositivi di rilevazione delle perdite nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL	a)	Serbatoi e tubi fissati male con conseguente rischio particolare di incendio			X
		b)	Perdita di carburante o tappo del carburante mancante o difettoso		X	
			Rischi d'incendio; perdita eccessiva di materiali pericolosi			X
		c)	Tubi con punti di attrito	X		
			Tubi danneggiati		X	

		d)	Rubinetto a maschio del carburante (se richiesto) non funzionante correttamente		X	
		e)	Rischio di incendio dovuto a — perdita di carburante — scarsa protezione del serbatoio o del sistema di scappamento — stato del compartimento motore			X
		f)	Sistemi GPL/GNC/GNL o a idrogeno non conformi ai requisiti, qualsiasi pezzo del sistema difettoso [1]			X
6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro	Esame visivo	a)	Elementi fissati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni in caso di contatto		X	
			Rischio di distacco di pezzi; funzionalità gravemente compromessa			X
		b)	Dispositivi chiaramente non conformi ai requisiti 1		X	
6.1.5. Supporto della ruota di scorta (se montato sul veicolo)	Esame visivo	a)	Supporto in condizioni non adeguate	X		
		b)	Supporto rotto o fissato male		X	
		c)	Ruota di scorta non fissata adeguatamente al supporto		X	
			Rischio molto grave di distacco			X
6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio (+ E)	Esame visivo per verificarne l'usura e il corretto funzionamento con particolare attenzione agli eventuali dispositivi di	a)	Componenti incrinati, difettosi o danneggiati (se non utilizzati)		X	
			Componente danneggiato, difettoso o incrinato (se utilizzato)			X
		b)	Usura eccessiva di un componente		X	

	sicurezza e/o utilizzando uno strumento di misurazione		Sotto il limite di usura			X
		c)	Fissaggio difettoso		X	
			Eventuali fissaggi allentati con un rischio molto grave di distacco			X
		d)	Dispositivi di sicurezza mancanti o dal funzionamento difettoso		X	
		e)	Eventuali indicatori di accoppiamento non funzionanti		X	
		f)	Ostruzione della targa di immatricolazione o di una luce (quando non sono utilizzate)	X		
			Targa non leggibile (quando non utilizzata)		X	
		g)	Modifica che compromette la sicurezza [3] (pezzi secondari)		X	
			Modifica che compromette la sicurezza [3] (pezzi primari)			X
		h)	Dispositivo di accoppiamento troppo debole, incompatibile o non conforme ai requisiti			X
6.1.7. Trasmissione	Esame visivo	a)	Bulloni mancanti o allentati		X	
			Bulloni mancanti o allentati in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale			X
		b)	Usura eccessiva dei cuscinetti dell'albero di trasmissione		X	
			Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi			X
		c)	Usura eccessiva dei giunti universali o delle catene/cinghie di trasmissione		X	
			Rischio molto grave di allentarsi o			X

			incrinarsi			
		d)	Raccordi flessibili deteriorati		X	
			Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi			X
		e)	Albero danneggiato o incrinato		X	
		f)	Alloggiamento dei cuscinetti rotto o mal fissato		X	
			Rischio molto grave di allentarsi o incrinarsi			X
		g)	Coperchio antipolvere gravemente deteriorato	X		
			Coperchio antipolvere mancante o rotto		X	
		h)	Modifica illegale della trasmissione		X	
6.1.8. Castelli motore	Esame visivo		Castelli deteriorati, chiaramente e gravemente danneggiati		X	
			Castelli allentati o rotti			X
6.1.9 Prestazioni del motore (X) [2]	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Unità di controllo modificata in modo da compromettere la sicurezza e/o nuocere all'ambiente		X	
		b)	Modifica del motore che compromette la sicurezza e/o nuoce all'ambiente			X
6.2. Cabina e carrozzeria						
6.2.1. Stato	Esame visivo	a)	Pannello o elemento montati male o danneggiati in modo tale da poter causare lesioni		X	
			A rischio di distacco			X
		b)	Montante fissato male		X	
			Stabilità pregiudicata			X

		c)	Ingresso di fumi del motore o di scarico		X	
			Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
		d)	Modifica che compromette la sicurezza [3]		X	
			Distanza insufficiente da pezzi rotanti o mobili e dalla superficie stradale			X
6.2.2. Fissaggio	Esame visivo	a)	Carrozzeria o cabina fissati in modo inadeguato		X	
			Stabilità compromessa			X
		b)	Carrozzeria o cabina chiaramente mal centrate sul telaio		X	
		c)	Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse e se simmetriche		X	
			Carrozzeria o cabina non fissate o fissate male al telaio o alle traverse in modo tale da costituire un grave pericolo per la sicurezza stradale			X
		d)	Eccessiva corrosione nei punti di fissaggio sulla carrozzeria autoportante		X	
			Stabilità pregiudicata			X
6.2.3. Porte e serrature	Esame visivo	a)	Una porta non si apre o chiude in modo adeguato		X	
		b)	Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte scorrevoli)		X	
			Vi è il rischio che una porta si apra improvvisamente o che non resti chiusa (porte girevoli)			X
		c)	Porte, cerniere, serrature o montanti	X		

			deteriorati			
			Porte, cerniere, serrature, montanti mancanti o mal fissati		X	
6.2.4. Pavimento	Esame visivo		Pavimento mal fissato o fortemente deteriorato		X	
			Stabilità insufficiente			X
6.2.5. Sedile del conducente	Esame visivo	a)	Sedile con struttura difettosa		X	
			Sedile mal fissato			X
		b)	Meccanismo di regolazione non correttamente funzionante		X	
			Il sedile si muove o lo schienale non si può fissare			X
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo	a)	Sedili difettosi o fissati male (pezzi secondari)	X		
			Sedili difettosi o fissati male (parti principali)		X	
		b)	Sedili non fissati in modo conforme ai requisiti 1	X		
			Numero di sedili in eccesso del massimo consentito; posizioni non conformi allo schema approvato		X	
6.2.7. Comandi di guida	Esame visivo e azionamento		Un qualsiasi comando essenziale per una condotta sicura del veicolo non funziona correttamente		X	
			Sicurezza del funzionamento compromessa			X
6.2.8. Gradini della cabina	Esame visivo	a)	Gradino o anello del gradino fissati male	X		
			Stabilità insufficiente		X	
		b)	Gradino o anello in uno stato tale da poter		X	

			provocare lesioni agli utilizzatori			
6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne	Esame visivo	a)	Fissazione difettosa di altri dispositivi o attrezzature		X	
		b)	Altri dispositivi o attrezzature non conforme ai requisiti [1]	X		
			Rischio che i pezzi montati provochino lesioni; sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		c)	Perdite dall'impianto idraulico	X		
			Perdite ingenti di materiali pericolosi		X	
6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi	Esame visivo	a)	Mancanti, fissati male o fortemente corrosi	X		
			A rischio di provocare lesioni; a rischio di distacco		X	
		b)	Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (antispruzzo)	X		
			Distanza insufficiente dallo pneumatico/dalla ruota (parafanghi)		X	
		c)	Non conforme ai requisiti [1]	X		
			Battistrada insufficientemente coperti		X	
7. ALTRI EQUIPAGGIAMENTI						
7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta						
7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo	a)	Punto di ancoraggio fortemente deteriorato		X	
			Stabilità compromessa			X
		b)	Ancoraggio fissato male		X	
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e azionamento	a)	Cintura di sicurezza obbligatoria mancante o non montata		X	
		b)	Cintura di sicurezza danneggiata	X		

			Eventuali tagli o segni di distensione		X	
		c)	Cintura di sicurezza non conforme ai requisiti 1		X	
		d)	Fibbia della cintura di sicurezza danneggiata o non correttamente funzionante		X	
		e)	Riavvolgitore della cintura di sicurezza danneggiato o non correttamente funzionante		X	
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Limitatore di carico chiaramente mancante o non adatto al veicolo.		X	
		b)	Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Pretensionatore chiaramente mancante o non adatto al veicolo		X	
		b)	Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Airbag chiaramente mancanti o non adatti al veicolo.		X	
		b)	Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
		c)	Airbag chiaramente non funzionante		X	
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo del MIL di guasto e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	L'indicatore di guasto del sistema SRS indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		b)	Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
7.2. Estintore (X) [2]	Esame visivo	a)	Mancante		X	
		b)	Non conforme ai requisiti [1]	X		

			Se richiesto (per esempio taxi, autobus ecc.)		X	
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	Esame visivo e azionamento	a)	Dispositivo antifurto non funzionante	X		
		b)	Difettoso		X	
			Si blocca inopinatamente			X
7.4. Triangolo di segnalazione (se richiesto)(X) [2]	Esame visivo	a)	Mancante o incompleto	X		
		b)	Non conforme ai requisiti [1]	X		
7.5. Cassetta di pronto soccorso (se richiesta) (X) [2]	Esame visivo		Mancante, incompleta o non conforme ai requisiti [1]	X		
7.6. Cunei da ruota (zeppe) (se richiesti)(X) [2]	Esame visivo		Mancanti o non in buone condizioni, stabilità o dimensioni insufficienti		X	
7.7. Segnalatore acustico	Esame visivo e azionamento	a)	Non funzionante correttamente	X		
			Nessun funzionamento		X	
		b)	Comando fissato male	X		
		c)	Non conforme ai requisiti [1]	X		
			Il suono emesso rischia di confondersi con quello delle sirene ufficiali		X	
7.8. Tachimetro	Esame visivo o controllo nel corso di prova su strada o con mezzi elettronici	a)	Non montato conformemente ai requisiti 1	X		
			Mancante (se richiesto)		X	
		b)	Funzionamento pregiudicato	X		
			Nessun funzionamento		X	
		c)	Non illuminato sufficientemente	X		
			Totalmente non illuminato		X	
7.9. Tachigrafo (se montato/richiesto)	Esame visivo	a)	Non montato conformemente ai requisiti [1]		X	
		b)	Non funzionante		X	
		c)	Sigilli mancanti o difettosi		X	

		d)	Targhetta di installazione mancante, illeggibile o scaduta		X	
		e)	Evidente manomissione o manipolazione		X	
		f)	Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura		X	
7.10. Limitatore di velocità (se montato/richiesto) (+ E)	Esame visivo e azionamento se sono disponibili apparecchiature adeguate	a)	Non montato conformemente ai requisiti [1]		X	
		b)	Chiaramente non funzionante		X	
		c)	Velocità impostata scorretta (se verificata)		X	
		d)	Sigilli mancanti o difettosi		X	
		e)	Targhetta mancante o illeggibile		X	
		f)	Dimensioni degli pneumatici non compatibili con i parametri di calibratura		X	
7.11. Contachilometri se disponibile (X) [2]	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Manomissione evidente (frode) per ridurre o rappresentare in modo falso la percorrenza registrata di un veicolo		X	
		b)	Chiaramente non funzionante		X	
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) se montato/richiesto (X) [2]	Esame visivo e/o mediante l'interfaccia elettronica	a)	Sensori di velocità della ruota mancanti o danneggiati.		X	
		b)	Cablatura danneggiata		X	
		c)	Altri componenti mancanti o danneggiati		X	
		d)	Commutatore danneggiato o non funzionante in modo corretto		X	
		e)	L'indicatore di guasto del sistema ESC indica un qualsiasi tipo di malfunzionamento del sistema		X	
		f)	Il sistema indica un guasto attraverso l'interfaccia elettronica del veicolo		X	
8. EFFETTI NOCIVI						

8.1. Rumori						
8.1.1 Sistema di protezione dal rumore (+ E)	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore ritenga che il livello sonoro è ai limiti del consentito, nel qual caso può essere effettuata una misurazione del rumore emesso a veicolo fermo mediante un fonometro)	a)	Livelli di rumore superiori a quelli consentiti dai requisiti [1]		X	
		b)	Un qualsiasi elemento del sistema di protezione dal rumore è fissato male, è danneggiato, montato in modo scorretto, mancante o chiaramente modificato in modo tale da avere conseguenze negative a livello di rumore.		X	
			Rischio molto grave di distacco.			X
8.2. Emissioni di gas di scarico						
8.2.1 Emissioni dei motori ad accensione comandata						
8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a)	Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante, modificato o chiaramente difettoso		X	
		b)	Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
		c)	L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta		X	
8.2.1.2. Emissioni gassose (E)	— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore ([7]) — Misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni 1 o lettura del dispositivo OBD. Il controllo del tubo di scarico	a)	Le emissioni gassose superano i livelli specifici indicati dal costruttore		X	
		b)	Oppure, se queste informazioni non sono disponibili, le emissioni di CO superano: i) per i veicoli non controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — 4,5 %, o		X	

	deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza e tenuto conto della pertinente normativa in materia di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD, in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore (7): — misurazione tramite un analizzatore dei gas di scarico conformemente alle prescrizioni 1 o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni [1]. — Misurazione non applicabile ai motori a due		— 3,5 % a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti [1]; ii) per i veicoli controllati tramite un sistema avanzato di controllo delle emissioni, — con il motore al minimo: 0,5 %, — con il motore al minimo accelerato: 0,3 %, — o — con il motore al minimo: 0,3 % (9), — con il motore al minimo accelerato: 0,2 %, a seconda della data di prima immatricolazione o circolazione di cui ai requisiti [1]			
		c)	Coefficiente lambda superiore a 1 ± 0,03 o non conforme alle specifiche del costruttore.		X	
		d)	Dal dispositivo OBD risultano disfunzioni significative		X	
		e)	Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza		X	

	tempi. — In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova.		dei valori previsti			
8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea						
8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico	Esame visivo	a)	Dispositivo di controllo delle emissioni installato dal costruttore mancante o chiaramente difettoso		X	
		b)	Perdite che potrebbero incidere sulle misurazioni delle emissioni		X	
		c)	L'indicatore di guasto non segue la sequenza corretta		X	
		d)	Reagente insufficiente, se applicabile		X	
8.2.2.2. Opacità I veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1o gennaio 1980 sono esentati da tale requisito	— Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 5 ed euro V o inferiore (7): — la misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD. Il controllo del tubo di	a)	Per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata dai requisiti [1]			
			l'opacità supera il livello indicato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo;		X	

	scarico deve essere il metodo standard per la valutazione delle emissioni di scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni. — Per i veicoli appartenenti alle classi di emissione EUR 6 ed euro VI o superiore ([8]): — la misurazione dell'opacità dei gas di scarico viene effettuata in libera accelerazione (motore disinnescato, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo), con cambio in folle e frizione innestata o lettura del dispositivo OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e alle altre prescrizioni [1].					
	Condizionamento del	b)	Se tali informazioni non sono disponibili o		X	

	veicolo: 1. i veicoli possono essere sottoposti a prova senza condizionamento anche se, per questioni di sicurezza, è necessario verificare che il motore sia caldo e in condizioni meccaniche soddisfacenti;		i requisiti 1 non consentono l'utilizzazione di valori di riferimento, — per motori ad aspirazione naturale: 2,5 m–1, — per motori a turbocompressione: 3,0 m–1, oppure, per i veicoli identificati nei requisiti 1 o immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo la data indicata nei requisiti 1, 1,5 m–1 ([10]) o 0,7 m–1 ([11])			
	2. requisiti in materia di condizionamento: i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale				X	

	temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediate il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore; ii) l'impianto di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.					
	Procedura di prova: 1. il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato	c)	Misurazione mediante telerilevamento da cui risulta una significativa inosservanza dei valori previsti		X	

	l’acceleratore; 2. per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell’acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l’erogazione massima dalla pompa di iniezione; 3. durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell’acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i 2/3 del regime massimo. Ciò può essere verificato ad esempio controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l’azionamento e il rilascio dell’acceleratore, laddove per i veicoli delle categorie					

	M2, M3, N2 e N3, tale intervallo deve essere di almeno due secondi. 4. si considera che i veicoli non abbiano superato la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o valendosi dei risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero massimo dei cicli di prova; 5. per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di					

	spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. In alternativa, misurazione tramite un impianto di telerilevamento da confermare con procedure standard di prova					
8.4. Altri elementi relativi all’ambiente						
8.4.1. Perdite di liquidi			Qualsiasi perdita eccessiva di liquidi diversi dall’acqua che potrebbe danneggiare l’ambiente o mettere a repentaglio la sicurezza di altri utenti della strada.		X	
			Formazione costante di gocce che costituisce un rischio molto grave.			X
9. CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M2 E M3 ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI						
9.1. Porte						
9.1.1. Porte di entrata e di uscita	Esame visivo e azionamento	a)	Funzionamento difettoso		X	
		b)	Stato di deterioramento	X		
			A rischio di provocare lesioni		X	
		c)	Comando di emergenza difettoso		X	
		d)	Comando a distanza delle porte o		X	

			dispositivi di segnalazione difettosi			
9.1.2. Uscite di emergenza	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a)	Funzionamento difettoso		X	
		b)	Indicazioni delle uscite di emergenza illeggibili	X		
			Indicazioni delle uscite di emergenza mancanti		X	
		c)	Assenza del martello per rompere i vetri	X		
		d)	Accesso bloccato		X	
9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento (X) [2]	Esame visivo e azionamento	a)	Funzionamento difettoso.	X		
			Funzionamento sicuro del veicolo compromesso.		X	
		b)	Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo.		X	
			Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
		c)	Sbrinamento difettoso (se obbligatorio)		X	
9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento (X) [2]	Esame visivo e azionamento	a)	Funzionamento difettoso	X		
			Rischio per la salute delle persone a bordo		X	
		b)	Emissione di gas tossici o di scarico nella cabina di guida o nell'abitacolo.		X	
			Pericolo per la salute delle persone a bordo			X
9.4. Sedili						
9.4.1. Sedili dei passeggeri (inclusi i sedili per il personale di accompagnamento e i dispositivi di sicurezza per fanciulli, se del caso)	Esame visivo		Gli strapuntini (se consentiti) non funzionano automaticamente.	X		
			Uscita di emergenza bloccata		X	
9.4.2. Sedile del conducente (requisiti supplementari)	Esame visivo	a)	Dispositivi speciali, ad esempio protezione antiriflesso, difettosi.	X		

		Campo visivo compromesso		X	
		b) Protezione del conducente fissata male.	X		
		A rischio di provocare lesioni		X	
9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi (X) [2]	Esame visivo e azionamento	Dispositivi difettosi	X		
		Nessun funzionamento		X	
9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi	Esame visivo	a) Pavimento fissato male		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Corrimani o maniglie difettosi	X		
		Fissati male o inutilizzabili		X	
9.7. Scale e gradini	Esame visivo e azionamento (se del caso)	a) Stato di deterioramento	X		
		Danneggiati		X	
		Stabilità compromessa			X
		b) Gradini retrattili non funzionanti in modo corretto		X	
9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri (X) [2]	Non funzionanti	Sistema difettoso	X		
		Nessun funzionamento		X	
9.9. Indicazioni scritte (X) [2]	Esame visivo	a) Mancanti, scritte in modo errato o illeggibili.	X		
		Informazioni errate		X	
9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini (X) [2]					
9.10.1. Porte	Esame visivo	Protezione delle porte non conforme ai requisiti 1 per quanto riguarda questa forma di trasporto		X	
9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo	Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti	X		
9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria (X) [2]					

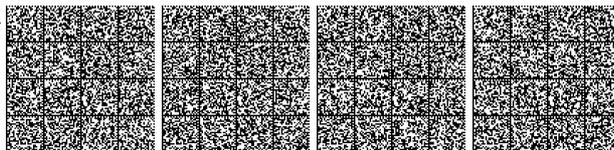
9.11.1. Porte, rampe e sollevatori	Esame visivo e azionamento	a)	Funzionamento difettoso	X		
			Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		b)	Stato di deterioramento	X		
			Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni.		X	
		c)	Comandi difettosi	X		
			Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		d)	Dispositivi di allarme difettosi	X		
			Nessun funzionamento		X	
9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle	Esame visivo e azionamento se opportuno	a)	Funzionamento difettoso	X		
			Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
		b)	Stato di deterioramento	X		
			Stabilità compromessa; a rischio di provocare lesioni.		X	
		c)	Comandi difettosi	X		
			Sicurezza del funzionamento compromessa		X	
9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione	Esame visivo		Equipaggiamenti speciali e di segnalazione assenti		X	

([1]) L'efficienza del freno è calcolata dividendo lo sforzo di frenatura totale raggiunto a freno azionato per il peso del veicolo o, in caso di semirimorchio, per la somma dei carichi per asse e moltiplicando poi il risultato per 100.

([2]) Le categorie di veicoli che nono rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva sono incluse a scopo di orientamento.

([3]) 48 % per i veicoli non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1o ottobre 1991

([4]) 45 % per i veicoli immatricolati successivamente al 1988 o alla data specificata nei requisiti, a seconda di quale data sia posteriore.

([5]) 43 % per i semirimorchi e i rimorchi immatricolati successivamente al 1988 o alla data indicata nei requisiti, a seconda di quale data sia

posteriore.

([6]) 2,2 m/s2 per i veicoli delle categorie N1, N2 e N3.

([7]) Omologati a norma della direttiva 70/220/CEE, della tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), della direttiva 88/77/CEE e della direttiva 2005/55/CE.

([8]) Omologati secondo l'allegato I, tabella 2 (EUR 6) del regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).

([9]) Omologati secondo la direttiva 70/220/CEE, il regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 5), la direttiva 88/77/CEE e la direttiva 2005/55/CE.

([10]) Omologati secondo i valori limite di cui alla riga B della tabella della sezione 5.3.1.4 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE; alla riga B1, B2 o C della sezione 6.2.1 dell'allegato I della direttiva 88/77/CEE, oppure immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1o luglio 2008.

([11]) Omologati secondo la tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 (EUR 6) e secondo il regolamento (CE) n. 595/2009 (euro VI).

NOTE:

[1] I «requisiti» sono stabiliti attraverso l'omologazione alla data di omologazione, di prima immatricolazione o di prima messa in circolazione dei veicoli, nonché attraverso gli obblighi di ammodernamento o la legislazione nazionale del paese di immatricolazione. Questi motivi per l'esito negativo del controllo si applicano solo se è stato verificato il rispetto dei requisiti.

[2] (X) identifica elementi relativi alla condizione del veicolo e alla sua idoneità di impiego su strada ma che non sono considerati essenziali ai fini del controllo tecnico.

[3] Per «modifica che compromette la sicurezza» si intende una modifica che incide negativamente sulla sicurezza stradale del veicolo o che ha effetti sproporzionatamente negativi sull'ambiente.

E Per la prova di questo elemento è necessaria un'apparecchiatura specifica.

ALLEGATO *III*

I. Principi in materia di fissazione del carico

1. La fissazione del carico è in grado di resistere alle seguenti forze risultanti da accelerazioni/decelerazioni del veicolo:

in direzione di marcia: 0,8 volte il peso del carico e

in direzione laterale: 0,5 volte il peso del carico e

in direzione contraria a quella di marcia: 0,5 volte il peso del carico

e deve, in generale, impedire l'inclinazione o il ribaltamento del carico.

2. La distribuzione del carico tiene conto dei carichi massimi autorizzati per asse e dei carichi minimi per asse necessari entro i limiti della massa massima autorizzata del veicolo, in linea con le disposizioni legali in materia di pesi e dimensioni dei veicoli.

3. Nel fissare il carico va tenuto conto dei requisiti relativi alla resistenza di determinati componenti del veicolo, quali le pareti anteriore, laterali e posteriore, i montanti o i punti di ancoraggio, qualora tali elementi siano utilizzati per la fissazione del carico.

4. Per la fissazione del carico possono essere utilizzati, anche in combinazione tra loro, uno o più dei seguenti metodi:

immobilizzazione,

bloccaggio (locale/generale),

ancoraggio diretto,

ancoraggio per attrito.

5. Norme applicabili:

Norma	Descrizione
— EN 12195-1	Calcolo delle forze di ancoraggio
— EN 12640	Punti di ancoraggio
— EN 12642	Resistenza della struttura del veicolo
— EN 12195-2	Cinghie di tessuto di fibra chimica
— EN 12195-3	Catene di ancoraggio
— EN 12195-4	Funi di ancoraggio di acciaio
— ISO 1161, ISO 1496	Contenitore ISO
— EN 283	Casse mobili
— EN 12641	Teloni impermeabili
— EUMOS 40511	Pali Montanti
— EUMOS 40509	Imballaggio per il trasporto

II. Controllo della fissazione del carico

1. Classificazione delle carenze.

Le carenze sono classificate in uno dei seguenti gruppi di carenze:

carenza lieve: una carenza lieve si verifica quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza,

carenza grave: una carenza grave si verifica quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso,

carenza pericolosa: una carenza pericolosa si verifica quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

In presenza di più carenze, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di maggiore gravità. Qualora si verifichino più carenze di cui si prevede che i loro effetti combinati debbano intensificarsi a vicenda, il trasporto è classificato nel gruppo di carenze di livello superiore.

2. Metodi di controllo.

Il metodo di controllo consiste in un esame visivo dell'utilizzazione corretta di procedimenti appropriati in misura adeguata per fissare il carico e/o nella misurazione delle forze di tensione, nel calcolo dell'efficienza della fissazione e nel controllo di certificati, se del caso.

3. Valutazione delle carenze.

La tabella 1 riporta le regole che possono essere applicate durante un controllo della fissazione del carico per determinare se il trasporto avvenga in condizioni accettabili.

La categorizzazione delle carenze è determinata, caso per caso, sulla base delle classificazioni di cui al presente capo, sezione 1.

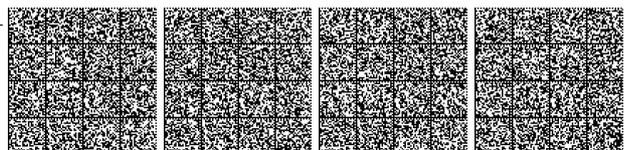
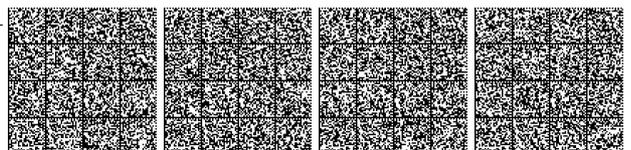
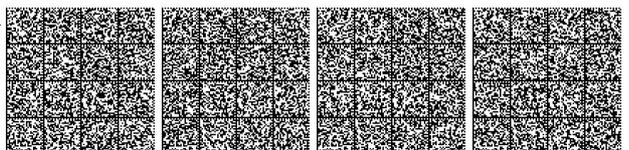
I valori riportati nella tabella 1 hanno carattere indicativo e dovrebbero essere considerati come linee guida per determinare la categoria di una data carenza in funzione delle circostanze specifiche, in particolare secondo il carattere del carico, e a discrezione dell'ispettore.

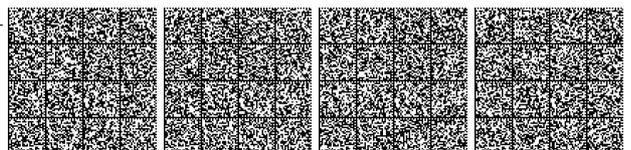
In caso di trasporto che rientri nell'ambito di applicazione della direttiva 95/50/CE del Consiglio(1), possono essere applicate prescrizioni più specifiche.

(1) Direttiva 95/50/CE del Consiglio, del 6 ottobre 1995, sull'adozione di procedure uniformni in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (GU L 249 del 17 ottobre 1995, pag. 35).

Tabella 1

Elemento	**Carenze**	**Valutazione delle carenze**		
		Lieve	**Grave**	**Pericolosa**
A	L'imballaggio per il trasporto non consente un'adeguata fissazione del carico	A discrezione dell'ispettore		
B	Una o più unità di carico non sono posizionate correttamente	A discrezione dell'ispettore		
C	Il veicolo non è adatto al suo carico (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
D	Difetti evidenti della sovrastruttura del veicolo (carenza diversa da quelle elencate al punto 10)	A discrezione dell'ispettore		
10	Idoneità del veicolo			
10.1	Parete anteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.1.1	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato		x	
	Pezzo incrinato che mette a rischio l'integrità del compartimento di carico			x
10.1.2	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.	Pareti laterali (se utilizzate per la fissazione del carico)			
10.2.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.2.2.	Resistenza insufficiente dell'appoggio (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.2.3.	Pannelli delle pareti laterali in cattivo stato		x	
	Pezzo incrinato			x
10.3.	Parete posteriore (se utilizzata per la fissazione del carico)			
10.3.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine, deformato, con cerniere e serrature in condizioni insoddisfacenti		x	
	Pezzo incrinato; cerniere o serrature mancanti o non funzionanti			x
10.3.2.	Resistenza insufficiente (certificato o etichetta, se applicabile)		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x

10.4.	Montanti (se utilizzati per la fissazione del carico)			
10.4.1.	Pezzo danneggiato dalla ruggine o deformato o fissato male al veicolo		x	
	Pezzo incrinato; fissazione al veicolo instabile			x
10.4.2.	Resistenza insufficiente o progettazione inadeguata		x	
	Altezza insufficiente per il carico trasportato			x
10.5.	Punti di ancoraggio (se utilizzati per la fissazione del carico)			
10.5.1.	Stato insoddisfacente o progettazione inadeguata		x	
	Non in grado di sopportare le forze di ancoraggio richieste			x
10.5.2.	Numero insufficiente		x	
	Numero insufficiente per sopportare le forze di ancoraggio richieste			x
10.6.	Strutture speciali obbligatorie (se utilizzate per la fissazione del carico)			
10.6.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato		x	
	Pezzo incrinato; non in grado di sopportare tensioni di ritenuta			x
10.6.2.	Non adatte al trasporto di merci		x	
	Mancanti			x
10.7.	Pavimento (se utilizzato per la fissazione del carico)			
10.7.1.	Stato insoddisfacente, danneggiato		x	
	Pezzo incrinato; non in grado di sopportare il carico			x
10.7.2.	Classificazione di carico insufficiente		x	
	Non in grado di sopportare il carico			x
20	Metodi di ritenuta			
20.1.	Immobilizzazione, bloccaggio e ancoraggio diretto			
20.1.1	Fissaggio diretto del carico (bloccaggio)			
20.1.1.1	Distanza eccessiva dalla parete anteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x	
	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete			x
20.1.1.2.	Distanza eccessiva dalla parete laterale, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x	
	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete			x
20.1.1.3.	Distanza eccessiva dalla parete posteriore, se utilizzata per il fissaggio diretto del carico		x	

	Superiore a 15 cm e pericolo di perforazione della parete			x
20.1.2.	Dispositivi di fissazione quali barre di ancoraggio, travi di bloccaggio, sbarre e zeppe; anteriori, laterali e posteriori			
20.1.2.1.	Fissaggio inadeguato al veicolo	x		
	Fissaggio insufficiente		x	
	Non in grado di sopportare forze di ritenuta, allentati			x
20.1.2.2.	Fissazione inadeguata	x		
	Fissazione insufficiente		x	
	Del tutto inefficace			x
20.1.2.3.	Parziale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione		x	
	Totale inadeguatezza delle attrezzature di fissazione			x
20.1.2.4.	Metodo prescelto di fissazione dell'imballaggio parzialmente inadeguato		x	
	Il metodo prescelto è del tutto inadeguato			x
20.1.3	Fissazione diretta con reti e teli			
20.1.3.1.	Stato delle reti e dei teli (etichetta mancante o danneggiata ma dispositivo tuttora in buono stato)	x		
	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.1.3.2.	Resistenza insufficiente di reti e teli		x	
	In grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.3.	Fissaggio insufficiente di reti e teli		x	
	Fissaggio in grado di sopportare meno di 2/3 delle forze di ritenuta richieste			x
20.1.3.4.	Reti e teli parzialmente inadeguati alla fissazione delle merci		x	
	Del tutto inadeguati			x
20.1.4.	Separazione e riempimento delle unità di carico o degli spazi liberi			
20.1.4.1.	Inadeguatezza dell'unità di separazione e riempimento		x	
	Separazione o spazi liberi eccessivi			x
20.1.5.	Ancoraggio diretto (orizzontale, trasversale, diagonale, ad anello e antirimbalzo)			
20.1.5.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x

20.2.	Fissazione anti-attrito			
20.2.1.	Ottenimento della forza di fissazione richiesta			
20.2.1.1.	Forze di fissazione richieste inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.3.	Dispositivi di ritenuta del carico utilizzati			
20.3.1	Inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta del carico		x	
	Dispositivo del tutto inadeguato			x
20.3.2.	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante ma dispositivo tuttora in buono stato	x		
	Etichetta (per esempio targa/fascia) mancante e dispositivo fortemente deteriorato		x	
20.3.3.	Dispositivi di ritenuta del carico danneggiati		x	
	Dispositivi di ritenuta del carico gravemente deteriorati e non più idonei all'utilizzazione			x
20.3.4.	Verricelli di ancoraggio usati in modo scorretto		x	
	Verricelli di ancoraggio difettosi			x
20.3.5.	Uso scorretto della ritenuta del carico (per esempio assenza di protezione dei bordi)		x	
	Uso difettoso dei dispositivi di ritenuta del carico (per esempio nodi)			x
20.3.6.	Fissaggio dei dispositivi di ritenuta del carico inadeguato		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
20.4.	Attrezzature supplementari (per esempio tappeti anti-slittamento, protettori di spigoli, rivestimenti per spigoli)			
20.4.1.	Uso di attrezzature inadeguate	x		
	Uso di attrezzature scorrette o difettose		x	
	Uso di attrezzature del tutto inadeguate			x
20.5.	Trasporto di materiale alla rinfusa e di materiale leggero e sfuso			
20.5.1.	Materiale alla rinfusa asportato dal vento durante l'uso del veicolo su strada con rischio di distrarre i conducenti di altri veicoli		x	
	Pericolo per la circolazione			x
20.5.2.	Materiale alla rinfusa non adeguatamente fissato		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			x
20.5.3.	Assenza di copertura per le merci leggere		x	
	Caduta del carico con pericolo per la circolazione			x

20.6.	Trasporto di legname tondo			
20.6.1.	Il materiale trasportato (tronchi) è parzialmente fissato male			x
20.6.2.	Forze di fissazione dell’unità di carico inadeguate		x	
	Meno di 2/3 della forza richiesta			x
30	Carico interamente non fissato			x

ALLEGATO *IV*

(recto)

MODELLO PIÙ DETTAGLIATO DI RELAZIONE DI CONTROLLO TECNICO SU STRADA CONTENENTE UN ELENCO DEGLI ELEMENTI OGGETTO DI CONTROLLO

1. Luogo del controllo tecnico su strada ....

2. Data ....

3. Ora ....

4. Segno distintivo del paese e numero di immatricolazione del veicolo ....

5. Numero di identificazione del veicolo/VIN ....

6. Categoria di veicolo

(a)	N_2[(a)] (da 3,5 a 12 t)	☐
(b)	N_3[(a)] (più di 12 t)	☐
(c)	O_3[(a)] (da 3,5 a 10 t)	☐
(d)	O_4[(a)] (più di 10 t)	☐
(e)	M_2[(a)] [> 9 sedili[(b)] fino a 5 t]	☐
(f)	M_3[(a)] [> 9 sedili[(b)] più di 5 t]	☐
(g)	T5	☐
(h)	Altre categorie di veicoli: (precisare)	☐

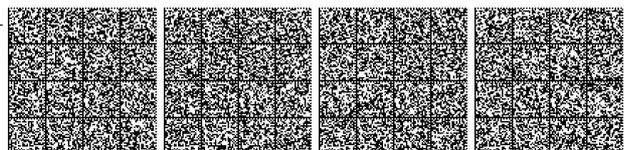
7. Lettura del contachilometri al momento del controllo

8. Impresa che effettua il trasporto

   a) Nome e indirizzo ....

   ....

   b) Numero della licenza comunitaria[(c)] [regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009] ....

9. Nominativo del conducente ....

10. Elementi controllati

		Verificato[d]	Non conforme[e]
0)	identificazione[f]	☐	☐
1)	dispositivo di frenatura[f]	☐	☐
2)	sterzo[f]	☐	☐
3)	visibilità[f]	☐	☐
4)	impianto elettrico e circuito elettrico[f]	☐	☐
5)	assi, ruote, pneumatici, sospensioni[f]	☐	☐
6)	telaio ed elementi fissati al telaio[f]	☐	☐
7)	altre dotazioni, compreso il tachigrafo e il limitatore di velocità[f]	☐	☐
8)	effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio[f]	☐	☐
9)	controlli supplementari per veicoli delle categorie M_2 e M_3[f]	☐	☐
10)	fissazione del carico[f]	☐	☐

11. Risultato del controllo:

Conforme ☐

Non conforme ☐

Divieto o limitazione dell'utilizzazione del veicolo, che presenta carenze pericolose ☐

12. Varie/osservazioni: ....

13. Autorità/funzionario o ispettore che ha effettuato il controllo

Firma:

Autorità competente/funzionario o ispettore che ha effettuato il controllo	Conducente
....	....

Note:

(a) Categoria del veicolo ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2014/47/UE.

(b) Numero di sedili compreso quello del conducente (punto S.1 della carta di circolazione).

(c) Se disponibile.

(d) «Verificato» significa che sono stati controllati uno o alcuni degli elementi di questo gruppo, elencati negli allegati II o III della direttiva 2014/47/UE, e che non sono state riscontrate carenze o sono state riscontrate solo carenze lievi.

(e) Elementi non conformi con carenze gravi o pericolose indicate sul retro.

(f) Metodi per la prova e la valutazione dei difetti in conformità agli allegati II o III della direttiva 2014/47/UE.

(verso)

0. **IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO**

0.1. Targa d'immatricolazione

0.2. Numero di identificazione del veicolo/ del telaio/di serie

1. **IMPIANTO DI FRENATURA**

1.1. Stato meccanico e funzionamento

1.1.1. Pedale/leva del freno

1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura

1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi

1.1.4. Manometro o indicatore di pressione

1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano

1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico

1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico, regolatori di pressione)

1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio (elettrici e pneumatici)

1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione

1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)

1.1.11. Condotti rigidi dei freni

1.1.12. Tubi flessibili dei freni

1.1.13. Guarnizioni e pastiglie per freni

1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni

1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria

1.1.16. Cilindri dei freni (compresi i freni a molla e a cilindri idraulici)

1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico

1.1.18. Dispositivi e indicatori di regolazione

1.1.19. Sistema ausiliario di frenatura (se installato o necessario)

1.1.20. Azionamento automatico dei freni del rimorchio

1.1.21. Sistema di frenatura completo

1.1.22. Connessioni di prova

1.1.23. Freno a inerzia

1.2. Prestazioni ed efficienza del freno

1.2.1. Prestazioni

1.2.2. Efficienza

1.3. Prestazioni ed efficienza della frenatura di soccorso (emergenza)

1.3.1. Prestazioni

1.3.2. Efficienza

1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)

1.4.1. Prestazioni

1.4.2. Efficienza

1.5. Prestazioni del sistema frenante elettronico

1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)

1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)

1.8. Liquido del freno

2. **STERZO**

2.1. Stato meccanico

2.1.1. Stato dello sterzo

2.1.2. Fissaggio dell'alloggiamento della scatola dello sterzo

2.1.3. Stato degli organi di sterzo

2.1.4. Azionamento degli organi di sterzo

2.1.5. Servosterzo

2.2. Volante, colonna di sterzo e barra

2.2.1. Stato del volante

2.2.2. Colonna di sterzo e stabilizzatori dello sterzo

2.3. Gioco dello sterzo

2.4. Assetto delle ruote

2.5. Asse sterzante del rimorchio

2.6. Servosterzo elettrico (EPS)

3. **VISIBILITÀ**

3.1. Campo di visibilità

3.2. Stato dei vetri

3.3. Retrovisori

3.4. Spazzole tergicristallo

3.5. Lavacristalli

3.6. Sistema antiappannamento

4. **LUCI, RIFLETTORI E CIRCUITO ELETTRICO**

4.1. Fari

4.1.1. Stato e funzionamento

4.1.2. Regolazione

4.1.3. Accensione

4.1.4. Osservanza delle prescrizioni

4.1.5. Sistemi per regolare l'inclinazione

4.1.6. Dispositivo tergifari

4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna

4.2.1. Stato e funzionamento

4.2.2. Accensione

4.2.3. Osservanza delle prescrizioni

4.3. Luci di arresto

4.3.1. Stato e funzionamento

4.3.2. Accensione

4.3.3. Osservanza delle prescrizioni

4.4. Indicatori luminosi di direzione e di emergenza

4.4.1. Stato e funzionamento

4.4.2. Accensione

4.4.3. Osservanza delle prescrizioni

4.4.4. Frequenza di lampeggiamento

4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e faro antinebbia posteriore

4.5.1. Stato e funzionamento

4.5.2. Regolazione

4.5.3. Accensione

4.5.4. Osservanza delle prescrizioni

4.6. Fari di retromarcia

4.6.1. Stato e funzionamento

4.6.2. Osservanza delle prescrizioni

4.6.3. Accensione

4.7. Dispositivo di illuminazione della targa posteriore

4.7.1. Stato e funzionamento

4.7.2. Osservanza delle prescrizioni

4.8. Catarifrangenti, evidenziatori e targhette marcatrici posteriori

4.8.1. Stato

4.8.2. Osservanza delle prescrizioni

4.9. Spie obbligatorie per l'impianto elettrico

4.9.1. Stato e funzionamento

4.9.2. Osservanza delle prescrizioni

4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio

4.11. Circuito elettrico

4.12. Fari e riflettori non obbligatori

4.13. Batteria

5. **ASSI, RUOTE, PNEUMATICI E SOSPENSIONI**

5.1. Assi

5.1.1. Assi

5.1.2. Fuselli

5.1.3. Cuscinetti delle ruote

5.2. Ruote e pneumatici

5.2.1. Mozzo della ruota

5.2.2. Ruote

5.2.3. Pneumatici

5.3. Sistema di sospensioni

5.3.1. Molle e stabilizzatori

5.3.2. Ammortizzatori

5.3.3. Tubi di torsione, puntoni articolati, forcelle e bracci della sospensione

5.3.4. Attacchi sospensioni

5.3.5. Sospensioni pneumatiche

6. **TELAIO ED ELEMENTI FISSATI AL TELAIO**

6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio

6.1.1. Stato generale

6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori

6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)

6.1.4. Paraurti, protezioni laterali e dispositivi posteriori antincastro

6.1.5. Supporto della ruota di scorta

6.1.6. Dispositivo meccanico di accoppiamento e rimorchio

6.1.7. Trasmissione

6.1.8. Castelli motore

6.1.9. Prestazioni del motore

6.2. Cabina e carrozzeria

6.2.1. Stato

6.2.2. Fissaggio

6.2.3. Porte e serrature

6.2.4. Pavimento

6.2.5. Sedile del conducente

6.2.6. Altri sedili

6.2.7. Comandi di guida

6.2.8. Gradini della cabina

6.2.9. Altri dispositivi e attrezzature interne ed esterne

6.2.10. Parafanghi (ali), dispositivi antispruzzi

7. **ALTRI EQUIPAGGIAMENTI**

7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta

7.1.1. Sicurezza di montaggio di cinture di sicurezza/fibbie

7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie

7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza

7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza

7.1.5. Airbag

7.1.6. Sistemi SRS

7.2. Estintori

7.3. Serrature e dispositivi antifurto

7.4. Triangolo di segnalazione

7.5. Cassetta di pronto soccorso

7.6. Cunei da ruota (zeppe)

7.7. Segnalatore acustico

7.8. Tachimetro

7.9. Tachigrafo

7.10. Limitatore di velocità

7.11. Contachilometri

7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC)

8. **EFFETTI NOCIVI**

8.1. Sistema di protezione dal rumore

8.2. Emissioni di gas di scarico

8.2.1. Emissioni dei motori ad accensione comandata

8.2.1.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico

8.2.1.2. Emissioni gassose

8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione spontanea

8.2.2.1. Sistema di controllo delle emissioni di gas di scarico

8.2.2.2. Opacità

8.4. Altri elementi relativi all'ambiente

8.4.1. Perdite di liquidi

9. **CONTROLLI SUPPLEMENTARI PER VEICOLI DELLE CATEGORIE M_2 E M_3 ADIBITI AL TRASPORTO DI PASSEGGERI**

9.1. Porte

9.1.1. Porte di entrata e di uscita

9.1.2. Uscite di emergenza

9.2. Sistema di antiappannamento e di sbrinamento

9.3. Sistemi di aerazione e di riscaldamento

9.4. Sedili

9.4.1. Sedili dei passeggeri

9.4.2. Sedile del conducente

9.5. Illuminazione interna e indicazioni dei percorsi

9.6. Corridoi, spazi per passeggeri in piedi

9.7. Scale e gradini

9.8. Sistema di comunicazione con i passeggeri

9.9. Indicazioni scritte

9.10. Requisiti relativi al trasporto di bambini

9.10.1. Porte

9.10.2. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione

9.11. Requisiti relativi al trasporto di persone con ridotta capacità motoria

9.11.1. Porte, rampe e sollevatori

9.11.2. Sistemi di ritenuta delle sedie a rotelle

9.11.3. Equipaggiamenti speciali e di segnalazione

ALLEGATO *V*

MODELLO PER LE RELAZIONI ALLA COMMISSIONE

Il modello è redatto in formato elaborabile elettronicamente e trasmesso per via elettronica mediante software comune di ufficio.

Ciascuno Stato membro presenta: una singola tabella riassuntiva; e per ciascun paese di immatricolazione di veicoli sottoposti a un controllo più approfondito, una tabella dettagliata distinta contenente informazioni sulle carenze controllate e rilevate per ciascuna categoria di veicolo.

Tabella riassuntiva

di tutti i controlli (iniziali e più approfonditi)

Stato membro che presenta la relazione: p.es. Belgio Periodo di riferimento anno [X] a anno [X+1]

Categoria veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
Paese di immatricolazione	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi [1]	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Belgio																		
Bulgaria																		
Repubblica ceca																		
Danimarca																		
Germania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
Spagna																		
Francia																		
Croazia																		
Italia																		
Cipro																		
Lettonia																		
Lituania																		

Categoria veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
Paese di immatricolazione	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (¹)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Lussemburgo																		
Ungheria																		
Malta																		
Paesi Bassi																		
Austria																		
Polonia																		
Portogallo																		
Romania																		
Slovenia																		
Slovacchia																		
Finlandia																		
Svezia																		
Regno Unito																		
Albania																		
Andorra																		
Armenia																		
Azerbaigian																		

Categoria veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
Paese di immatricolazione	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (*)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Bielorussia																		
Bosnia-Erzegovina																		
Georgia																		
Kazakhstan																		
Liechtenstein																		
Principato di Monaco																		
Montenegro																		
Norvegia																		
Repubblica di Moldova																		
Federazione russa																		
San Marino																		
Serbia																		
Svizzera																		
Tagikistan																		
Turchia																		
Turkmenistan																		

Categoria veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
Paese di immatricolazione	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (¹)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
Ucraina																		
Uzbekistan																		
Ex Repubblica iugoslava di Macedonia																		
Altri paesi terzi (precisare)																		

(¹) Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.

Risultati dei controlli più approfonditi

Stato membro che presenta la relazione: p.es. Belgio

Nome dello Stato membro che presenta la relazione

Paese di immatricolazione: p.es. Bulgaria PERIODO: dal 01/anno [x] al 12/anno [x+1]

Nome del paese di immatricolazione dei veicoli

Categoria di veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (¹)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi

Dettaglio dei difetti

	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme
0) Identificazione																		
1) Dispositivo di frenatura																		
2) Sterzo																		
3) Visibilità																		
4) Impianto elettrico e circuito elettrico																		
5) Assi, ruote, pneumatici, sospensioni																		
6) Telaio ed elementi fissati al telaio																		

Categoria di veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (¹)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme
7) Altre dotazioni, compreso il tachigrafo e i limitatori di velocità																		
8) Effetti nocivi tra cui emissioni e fuoriuscita di combustibile e/o olio																		
9) Controlli supplementari per veicoli delle categorie M_2/M_3																		
10) Fissazione del carico																		

Dettaglio dei difetti (aggiuntivo)

1.1.1																		
1.1.2																		
…																		
2.1.1																		

Categoria di veicolo:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Altre categorie (facoltativo)		Totale	
	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi (¹)	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi	Numero di veicoli controllati	Numero di veicoli non conformi
	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme	Verificato	Non conforme
2.1.2																		
…																		
3.1																		
3.2																		
…																		
20.6.2																		
30																		
Numero complessivo di non conformità																		

(¹) Veicoli non conformi con carenze gravi o pericolose ai sensi dell'allegato IV.

17A04094

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 29 maggio 2017.

Variazione di denominazione di varietà di girasole iscritte al registro nazionale delle varietà di specie agrarie.

IL DIRETTORE GENERALE
DELLO SVILUPPO RURALE

Vista la legge 25 novembre 1971, n. 1096 e successive modifiche e integrazioni, che disciplina l'attività sementiera ed in particolare gli articoli 19 e 24 che prevedono l'istituzione obbligatoria, per ciascuna specie di coltura, dei registri di varietà aventi lo scopo di permettere l'identificazione delle varietà stesse;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 44 del 17 febbraio 1973, relativo all'istituzione dei «Registri obbligatori delle varietà»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1973, n. 1065 recante il regolamento di esecuzione della legge 25 novembre 1971, n. 1096;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante «Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativo alle «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», in particolare l'art. 4, commi 1 e 2 e l'art. 16, comma 1;

Visto il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2013, n. 105, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali del 13 febbraio 2014, registrato alla Corte dei conti, recante individuazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale;

Visti i propri decreti con i quali sono state iscritte, nel relativo registro, la varietà di girasole denominate «Cristobal», «Meredith OL» e «MAS 85H»;

Considerate le motivazioni addotte dal costitutore con le quali chiede le variazioni di denominazione delle tre varietà summenzionate con le nuove di seguito riportate nel presente dispositivo;

Considerato che le denominazioni proposte sono state oggetto di pubblicazione sul «Bollettino delle varietà vegetali» n. 1/2017 e non si sono ricevute osservazioni in merito;

Considerato che il controllo effettuato sulle nuove denominazioni proposte hanno dato esito positivo e che non sussistono motivi ostativi all'accoglimento delle proposte sopra menzionate;

Ritenuto di dover procedere in conformità;

Decreta:

Articolo unico

Le denominazioni delle varietà di girasole «Cristobal», «Meredith OL» e «MAS 85H», iscritte al registro nazionale delle varietà di specie agrarie, sono modificate come indicato nella tabella sotto riportata:

Codice SIAN	Specie	Attuale denominazione	Nuova denominazione
16840	Girasole	Cristobal	RGT Cristoball
17005	Girasole	Meredith OL	MAS 82OL
16980	Girasole	MAS 85H	Manager

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 29 maggio 2017

Il direttore generale: GATTO

17A03972

DECRETO 31 maggio 2017.

Iscrizione di una varietà di specie ortiva priva di valore intrinseco e sviluppata per la coltivazione in condizioni particolari al relativo registro nazionale.

IL DIRETTORE GENERALE
DELLO SVILUPPO RURALE

Vista la legge 25 novembre 1971, n. 1096, che disciplina l'attività sementiera ed in particolare gli articoli 19 e 24 che prevedono l'istituzione obbligatoria, per ciascuna specie di coltura, dei registri di varietà aventi lo scopo di permettere l'identificazione delle varietà stesse;

Vista la legge 20 aprile 1976, n. 195, recante la disciplina della produzione delle sementi per le colture erbacee, ortive e i materiali di moltiplicazione e da orto;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1973, n. 1065, recante il regolamento di esecuzione della legge 25 novembre 1971, n. 1096;

Visto il decreto legislativo del 30 dicembre 2010, n. 267, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana dell'11 febbraio 2011, recante «Attuazione della direttiva 2009/145/CE, recante talune deroghe per l'ammissione di ecotipi e varietà orticole tradizionalmente coltivate in particolari località e regioni e minacciate da erosione genetica, nonché di varietà orticole prive di valore intrinseco per la produzione a fini commerciali ma sviluppate per la coltivazione in condizioni particolari per la commercializzazione di sementi di tali ecotipi e varietà»;

Visto il decreto ministeriale del 18 settembre 2012, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 10 dicembre 2012, recante disposizioni applicative del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 267, per ciò che concerne le modalità per l'ammissione al Registro nazionale delle varietà di specie ortive da conservazione e delle varietà di specie ortive prive di valore intrinseco e sviluppate per la coltivazione in condizioni particolari;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, di riforma dell'organizzazione di governo a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativo alle norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, in particolare l'art. 4, commi 1 e 2 e l'articolo 16, comma 1;

Visto il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2013, n. 105, concernente il Regolamento di organizzazione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali del 13 febbraio 2014, registrato alla Corte dei conti, recante individuazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale;

Vista la domanda presentata ai fini dell'iscrizione della varietà di fagiolo Cannellino valle umbra priva di valore intrinseco e sviluppata per la coltivazione in condizioni particolari al relativo registro nazionale;

Vista la nota del 1° febbraio 2017 della Regione Umbria con la quale è stato comunicato parere favorevole all'iscrizione della varietà di fagiolo Cannellino valle umbra;

Considerato concluso l'esame di conformità della denominazione proposta;

Ritenuto di accogliere la proposta sopra menzionata;

Decreta:

Art. 1.

Ai sensi dell'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1973, n. 1065, è iscritta nei registri delle varietà dei prodotti sementieri, fino alla fine del decimo anno civile successivo a quello della iscrizione medesima, la varietà di specie ortiva priva di valore intrinseco e sviluppata per la coltivazione in condizioni particolari sotto riportata, le cui sementi possono essere controllate come sementi standard e la cui descrizione è depositata presso questo Ministero:

Codice SIAN	Specie	Denominazione	Responsabile della conservazione in purezza
3617	Fagiolo nano	Cannellino valle umbra	Arcoiris s.r.l.

Art. 2.

La commercializzazione della varietà di specie ortiva priva di valore intrinseco e sviluppata per la coltivazione in condizioni particolari indicata all'art. 1 è consentita se realizzata in imballaggi di piccole dimensioni dal peso non superiore al peso netto massimo indicato nell'allegato II del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 267.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 31 maggio 2017

Il direttore generale: GATTO

AVVERTENZA:

Il presente atto non è soggetto al visto di controllo preventivo di legittimità da parte della Corte dei conti, art. 3, legge 14 gennaio 1994, n. 20, né alla registrazione da parte dell'Ufficio centrale del bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze, art. 9 del decreto Presidente della Repubblica n. 38/1998.

17A03973

DECRETO 5 giugno 2017.

Iscrizione di una varietà di colza al relativo registro nazionale.

IL DIRETTORE GENERALE
DELLO SVILUPPO RURALE

Vista la legge 25 novembre 1971, n. 1096 e successive modifiche e integrazioni, che disciplina l'attività sementiera ed in particolare gli articoli 19 e 24 che prevedono l'istituzione obbligatoria, per ciascuna specie di coltura, dei registri di varietà aventi lo scopo di permettere l'identificazione delle varietà stesse;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 44 del 17 febbraio 1973, relativo all'istituzione dei «Registri obbligatori delle varietà»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1973, n. 1065 recante il regolamento di esecuzione della legge 25 novembre 1971, n. 1096;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante «Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, relativo alle «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche», in particolare l'art. 4, commi 1 e 2 e l'art. 16, comma 1;

Visto il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2013, n. 105, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

Visto il decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali del 13 febbraio 2014, registrato alla Corte dei conti, recante individuazione degli Uffici dirigenziali di livello non generale;

Viste la domande presentate ai fini della iscrizione delle varietà vegetali nei rispettivi registri nazionali;

Visti i risultati delle prove condotte per l'accertamento dei requisiti varietali previsti dalla normativa vigente;

Ritenuto concluso l'esame di conformità della denominazione proposta;

Ritenuto di dover procedere in conformità;

Decreta:

Articolo unico

Ai sensi dell'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 8 ottobre 1973, n. 1065, è iscritta nel registro delle varietà dei prodotti sementieri, fino alla fine del decimo anno civile successivo a quello della iscrizione medesima, la sotto elencata varietà di specie agrarie, la cui descrizione e i risultati delle prove eseguite sono depositati presso questo Ministero.

COLZA

Codice SIAN	Denominazione	Ibrido	Tipo	Responsabile della conservazione in purezza
16376	Himalaya CL	HS	00	KWS Momont SAS

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 5 giugno 2017

Il direttore generale: GATTO

17A03971

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 18 maggio 2017.

Liquidazione coatta amministrativa della «Cooperativa edile Tezzon - Società cooperativa di lavoro in liquidazione», in Padova e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Vista l'istanza con la quale la Lega nazionale delle cooperative e mutue ha chiesto che la società «Cooperativa Edile Tezzon - Società cooperativa di lavoro in liquidazione» sia ammessa alla procedura di liquidazione coatta amministrativa;

Viste le risultanze della revisione dell'associazione di rappresentanza dalle quali si rileva lo stato d'insolvenza della suddetta società cooperativa;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, dalla quale si evince che l'ultimo bilancio depositato, riferito al 31 dicembre 2015 evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo patrimoniale di € 404.853,00 si riscontra una massa debitoria di 412.353,00 ed un patrimonio netto negativo di € 7.500,00;

Considerato che è stato assolto, l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile e ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società;

Visto l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Tenuto conto, ai sensi dell'art. 9 della legge 17 giugno 1975, n. 400, delle designazioni dell'Associazione nazionale di rappresentanza alla quale il sodalizio risulta aderente;

Decreta:

Art. 1.

La società cooperativa «Cooperativa Edile Tezzon - Società cooperativa di lavoro in liquidazione», con sede in Padova (PD), (codice fiscale 00257050286) è posta in liquidazione coatta liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore il dott. Alberto Potti nato a Padova il 10 ottobre 1961 (codice fiscale PTT LRT 61R10 G224S) ed ivi domiciliato in Via Zabarella n. 29.

Art. 2.

Con successivo provvedimento sarà definito il trattamento economico del commissario liquidatore ai sensi della legislazione vigente.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzeita Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 18 maggio 2017

D'ordine del Ministro
Il Capo di Gabinetto
ORSINI

17A03942

DECRETO 18 maggio 2017.

Liquidazione coatta amministrativa della «Gamma Service Società cooperativa a r.l.», in Bussolengo e nomina del commissario liquidatore.

IL MINISTRO
DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 158, recante il regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico, per le competenze in materia di vigilanza sugli enti cooperativi;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 135;

Viste le risultanze della revisione della Unione italiana cooperative concluse con la proposta di adozione del provvedimento di gestione commissariale ex art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile nei confronti della società cooperativa «Gamma Service Società cooperativa a r.l.»;

Vista l'istruttoria effettuata dalla competente Divisione VI dalla quale sono emersi gli estremi per l'adozione del provvedimento di liquidazione coatta amministrativa ex art. 2545-*terdecies* del codice civile;

Considerato quanto emerge dalla visura camerale aggiornata, effettuata d'ufficio presso il competente registro delle imprese, dalla quale si evince che l'ultimo bilancio depositato dalla cooperativa, riferito all'esercizio 31 dicembre 2014, evidenzia una condizione di sostanziale insolvenza in quanto, a fronte di un attivo patrimoniale di € 302.842,00, si riscontra una massa debitoria di € 2.475.058,00 ed un patrimonio netto negativo di € 2.316.117,00;

Considerato che in data 5 ottobre 2016 è stato assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, dando comunicazione dell'avvio del procedimento a tutti i soggetti interessati, che non hanno formulato osservazioni e/o controdeduzioni;

Visto l'art. 2545-*terdecies* del codice civile e ritenuto di dover disporre la liquidazione coatta amministrativa della suddetta società;

Visto l'art. 198 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

Tenuto conto, ai sensi dell'art. 9 della legge 17 giugno 1975, n. 400, delle designazioni dell'Associazione nazionale di rappresentanza alla quale il sodalizio risulta aderente;

Decreta:

Art. 1.

La società cooperativa «Gamma Service Società cooperativa a r.l.», con sede in Bussolengo (VR), (codice fiscale 04108920234) è posta in liquidazione coatta liquidazione coatta amministrativa, ai sensi dell'art. 2545-*terdecies* del codice civile.

Considerati gli specifici requisiti professionali, come risultanti dal *curriculum vitae*, è nominato commissario liquidatore l'avv. Sara Agostini nata a Genova il 6 settembre 1972 (codice fiscale GST SRA 72P46 D969J) e domiciliata in Vigonza (PD) in V.le del Lavoro n. 2/G.

Art. 2.

Con successivo provvedimento sarà definito il trattamento economico del commissario liquidatore ai sensi della legislazione vigente.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzella Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 18 maggio 2017

D'ordine del Ministro
Il Capo di Gabinetto
ORSINI

17A03943

DECRETO 20 maggio 2017.

Revoca dell'amministratore unico della «Supercar società cooperativa», in Roma e nomina del commissario governativo.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI, IL SISTEMA COOPERATIVO
E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Vista la legge n. 241/1990 e successive modificazione ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo n. 165/2001, con particolare riferimento all'art. 4 secondo comma;

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 158 del 5 dicembre 2013, «Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Viste le risultanze del verbale di revisione disposta nei confronti della Cooperativa «Supercar società cooperativa» con sede in Roma, concluso in data 27 settembre 2016 e al successivo verbale di mancato accertamento ispettivo concluso in data 17 gennaio 2017 con la proposta di adozione del provvedimento di gestione commissariale di cui all'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Considerato che dalle citate risultanze ispettive è emerso che la cooperativa, diffidata a sanare nel termine di novanta giorni le irregolarità riscontrate in sede ispettiva, si è sottratta all'accertamento ispettivo, rendendo impossibile verificare la regolarizzazione di quanto evidenziato in sede di rilevazione;

Considerato che permangono, pertanto, le seguenti irregolarità: l'ente non ha correttamente destinato l'utile d'esercizio 2014 secondo quanto stabilito dall'art. 2545-*quater* e dallo statuto; l'ente non ha modificato il regolamento interno, di cui alla legge 142/2001; non risulta effettuato il versamento del 3 % sugli utili dell'esercizio 2014; non risulta istituito il libro delle determinazioni dell'Amministratore unico; non risulta attivo l'indirizzo di posta elettronica certificata;

Tenuto conto che dalla consultazione del registro delle imprese risulta che l'Ente non ha ancora depositato il bilancio d'esercizio 2015;

Vista la nota n. 41936 , inviata via pec in data 7 febbraio 2017 con la quale, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, è stato comunicato l'avvio del procedimento per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ex art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile, che è risultata non consegnata nella casella di posta certificata con la dicitura» casella inibita alla ricezione»;

Vista la nota n. 56495, inviata con raccomandata in data 17 febbraio 2017 con la quale, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, è stato comunicato l'avvio del procedimento per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ex art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile, che è stata restituita al mittente con la dicitura «sconosciuto»;

Ritenuto assolto l'obbligo di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

Ritenuti sussistenti i presupposti per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Visto il parere favorevole espresso all'unanimità dal Comitato centrale per le cooperative in data 19 aprile 2017;

Considerata la specifica peculiarità della procedura di gestione commissariale, disposta ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile che prevede che l'Autorità di vigilanza, in caso di irregolare funzionamento dell'ente, ne revochi gli amministratori e ne affidi la gestione ad un commissario, determinando poteri e durata dell'incarico;

Tenuto conto che trattasi di provvedimento sanzionatorio che incide sul principio di autodeterminazione della cooperativa, che viene disposto di prassi per un periodo di sei mesi, salvo eccezionali motivi di proroga;

Tenuto conto, altresì, che tali ragioni rendono necessaria la massima tempestività nel subentro nella gestione affinché il professionista incaricato prenda immediatamente in consegna l'ente e proceda rapidamente alla sua regolarizzazione;

Ritenuto opportuno, quindi, scegliere il nominativo del commissario nell'ambito dei soggetti iscritti nella banca dati del Ministero, articolata su base regionale, sulla base delle attitudini professionali e dell'esperienza come risultanti dai relativi curricula e dalla disponibilità all'assunzione dell'incarico preventivamente acquisita, al fine di garantire una tempestiva ed efficace assunzione di funzioni da parte del professionista prescelto, funzionale alle specificità della procedura come sopra illustrata;

Considerati gli specifici requisiti professionali come risultanti dal *curriculum vitae* dell'avv. Agostino Mazzeo;

Decreta:

Art. 1.

L'Amministratore unico della società cooperativa «Supercar società cooperativa» con sede in Roma - codice fiscale n. 12980421007 costituita in data 16 luglio 2014, è revocato.

Art. 2.

L'avv. Agostino Mazzeo nato a Pisa il 5 giugno 1980 (Codice fiscale MZZGTN80H05G702U), domiciliato in Roma, via Antonio Gramsci, 7 è nominato commissario Governativo della suddetta cooperativa per un periodo di 6 mesi a decorrere dalla data del presente decreto.

Art. 3.

Al nominato commissario governativo sono attribuiti i poteri del consiglio di amministrazione; lo stesso commissario dovrà provvedere alla regolarizzazione dell'Ente attraverso la risoluzione delle problematiche evidenziate in sede di revisione, cui si rinvia.

Art. 4.

Il compenso spettante al commissario governativo sarà determinato in base ai criteri di cui al decreto ministeriale 22 gennaio 2002.

II presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale amministrativo regionale.

Roma, 20 maggio 2017

Il direttore generale: MOLETI

17A03979

DECRETO 20 maggio 2017.

Revoca del consiglio di amministrazione della «La Sibilla società cooperativa edilizia», in Latina e nomina del commissario governativo.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI, IL SISTEMA COOPERATIVO
E LE GESTIONI COMMISARIALI

Visto l'art. 2545-*sexiesdecies* codice civile;

Vista la legge n. 241/1990 e successive modificazione ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo n. 165/2001, con particolare riferimento all'art. 4 secondo comma;

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 158 del 5 dicembre 2013,«Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Viste le risultanze del verbale di revisione disposta nei confronti della Cooperativa «La Sibilla società cooperativa edilizia» con sede in Latina, concluso in data 28 dicembre 2015 e al successivo accertamento ispettivo concluso in data 19 marzo 2016 con la proposta di adozione del provvedimento di gestione commissariale di cui all'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Considerato che dalle citate risultanze ispettive è emerso che la cooperativa era stata diffidata a sanare nel termine di sessanta giorni le irregolarità riscontrate in sede ispettiva e che, in sede di accertamento talune irregolarità risultavano non essere state sanate e, precisamente: non sono state rinnovate le cariche sociali scadute in data 2 ottobre 2015; non è stata rinnovata la carica del revisore legale scaduta in data 2 ottobre 2015 e non risulta versato il contributo di revisione relativo al biennio 2015/2016 con sanzione per ritardato pagamento ed interessi legali;

Vista la nota n. 82328, trasmessa via Pec in data 7 marzo 2017 con la quale, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, è stato comunicato l'avvio del procedimento per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ex art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile, risultata regolarmente consegnata nella casella di posta certificata della cooperativa;

Considerato che non sono pervenute controdeduzioni a seguito della comunicazione di avvio del procedimento;

Ritenuti sussistenti i presupposti per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ai sensi dell'art. 2545 sexiesdecies del codice civile;

Visto il parere favorevole espresso all'unanimità dal Comitato centrale per le cooperative in data 19 aprile 2017;

Considerata la specifica peculiarità della procedura di gestione commissariale, disposta ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile che prevede che l'autorità di vigilanza, in caso di irregolare funzionamento dell'ente, ne revochi gli amministratori e ne affidi la gestione ad un commissario, determinando poteri e durata dell'incarico;

Tenuto conto che trattasi di provvedimento sanzionatorio che incide sul principio di autodeterminazione della cooperativa, che viene disposto di prassi per un periodo di sei mesi, salvo eccezionali motivi di proroga;

Tenuto conto, altresì, che tali ragioni rendono necessaria la massima tempestività nel subentro nella gestione affinché il professionista incaricato prenda immediatamente in consegna l'ente e proceda rapidamente alla sua regolarizzazione;

Ritenuto opportuno, quindi, scegliere il nominativo del commissario nell'ambito dei soggetti iscritti nella banca dati del Ministero, articolata su base regionale, sulla base delle attitudini professionali e dell'esperienza come risultanti dai relativi curricula e dalla disponibilità all'assunzione dell'incarico preventivamente acquisita, al fine di .garantire una tempestiva ed efficace assunzione di funzioni da parte del professionista prescelto, funzionale alle specificità della procedura come sopra illustrata;

Considerati gli specifici requisiti professionali come risultanti dal *curriculum vitae* del dott. Daniele Turco Liveri;

Decreta:

Art. 1.

Il Consiglio di amministrazione della società cooperativa «La Sibilla Società Cooperativa Edilizia» con sede in Latina, - codice fiscale 00921590592, costituita in data 26 gennaio 1964, è revocato.

Art. 2.

Il dott. Daniele Turco Liveri nato a Latina il 24 aprile 1976 (codice fiscale TRCDNL76D24E472G), domiciliato in Aprilia (Latina) via Aldo Moro, 41/F è nominato commissario governativo della suddetta cooperativa per un periodo di 6 mesi a decorrere dalla data del presente decreto.

Art. 3.

Al nominato commissario governativo sono attribuiti i poteri del Consiglio di amministrazione; lo stesso commissario dovrà provvedere alla regolariziazione dell'Ente attraverso la risoluzione delle problematiche evidenziate in sede di revisione, cui si rinvia.

Art. 4.

Il compenso spettante al commissario governativo sarà determinato in base ai criteri di cui al decreto ministeriale 22 gennaio 2002.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinnanzi al competente Tribunale.

Roma, 20 maggio 2017

Il direttore generale: MOLETI

17A03980

DECRETO 20 maggio 2017.

Revoca dell'amministratore unico della «Alter società cooperativa sociale onlus», in Palombara Sabina e nomina del commissario governativo.

IL DIRETTORE GENERALE
PER LA VIGILANZA SUGLI ENTI, IL SISTEMA COOPERATIVO E LE GESTIONI COMMISSARIALI

Visto l'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Vista la legge n. 241/1990 e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto legislativo n. 165/2001, con particolare riferimento all'art. 4 secondo comma;

Visto l'art. 12 del decreto legislativo 2 agosto 2002, n. 220;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 158 del 5 dicembre 2013, «Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico»;

Viste le risultanze del verbale di ispezione straordinaria disposta nei confronti della Cooperativa «Alter Società cooperativa sociale onlus» con sede in Palombara Sabina (Roma), conclusa il 2 novembre 2016 e del successivo verbale di accertamento ispettivo concluso in data 6 dicembre 2016 con la proposta di adozione del provvedimento di gestione commissariale di cui all'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Considerato che dalle citate risultanze ispettive è emerso che la cooperativa era stata diffidata a sanare nel termine di trenta giorni le irregolarità riscontrate in sede ispettiva e che, in sede di accertamento, talune gravi irregolarità risultavano non essere state sanate e precisamente: non risulta ancora approvato il bilancio d'esercizio 2015; non sono state predisposte le dichiarazioni fiscali relative all'anno d'imposta 2015; non risultano sottoscritte e versate le quote riferite ai soci volontari, non risulta aperta alcuna posizione assicurativa INAIL per i soci volontari; la cooperativa non risulta iscritta all'albo delle cooperative sociali; l'ente non ha provveduto al versamento del contributo di revisione relativo al biennio 2015/2016 comprensivo di sanzioni ed interessi; non risulta formalizzata la richiesta di dimissioni di alcuni soci volontari con delibera dell'organo amministrativo e con la registrazione sul relativo libro soci; non è stata esibita la documentazione relativa alla posizione di svantaggio di alcuni soci lavoratori; non è stata documentata la corretta convocazione dei soci alle assemblee;

Vista la nota n. 95613, trasmessa via Pec in data 15 marzo 2017 con la quale, ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, è stato comunicato l'avvio del procedimento per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ex art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile, risultata regolarmente consegnata nella casella di posta certificata della cooperativa;

Considerato che non sono pervenute controdeduzioni a seguito della comunicazione di avvio del procedimento;

Ritenuti sussistenti i presupposti per l'adozione del provvedimento di gestione commissariale ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile;

Visto il parere favorevole espresso all'unanimità dal Comitato centrale per le cooperative in data 19 aprile 2017;

Considerata la specifica peculiarità della procedura di gestione commissariale, disposta ai sensi dell'art. 2545-*sexiesdecies* del codice civile che prevede che l'Autorità di vigilanza, in caso di irregolare funzionamento dell'ente, ne revochi gli amministratori e ne affidi la gestione ad un commissario, determinando poteri e durata dell'incarico;

Tenuto conto che trattasi di provvedimento sanzionatorio che incide sul principio di autodeterminazione della cooperativa, che viene disposto di prassi per un periodo di sei mesi, salvo eccezionali motivi di proroga;

Tenuto conto, altresì, che tali ragioni rendono necessaria la massima tempestività nel subentro nella gestione affinché il professionista incaricato prenda immediatamente in consegna l'ente e proceda rapidamente alla sua regolarizzazione;

Ritenuto opportuno, quindi, scegliere il nominativo del commissario nell'ambito dei soggetti iscritti nella banca dati del Ministero, articolata su base regionale, sulla base delle attitudini professionali e dell'esperienza come risultanti dai relativi *curricula* e dalla disponibilità all'assunzione dell'incarico preventivamente acquisita, al fine di garantire una tempestiva ed efficace assunzione di funzioni da parte del professionista prescelto, funzionale alle specificità della procedura come sopra illustrata;

Considerati gli specifici requisiti professionali come risultanti dal *curriculum vitae* dell'avv. Agostino Mazzeo;

Decreta:

Art. 1.

L'amministratore unico della società cooperativa «Alter Società cooperativa sociale onlus» con sede in Palombara Sabina (Roma) - C.F. 13119441007, costituita in data 1° dicembre 2014, è revocato.

Art. 2.

L'avv. Agostino Mazzeo nato a Pisa il 5 giugno 1980 (C.F. MZZGTN80H05G702U), domiciliato in Roma, via Antonio Gramsci, 7 è nominato commissario governativo della suddetta cooperativa per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data del presente decreto.

Art. 3.

Al nominato commissario governativo sono attribuiti i poteri del Consiglio di amministrazione; lo stesso commissario dovrà provvedere alla regolarizzazione dell'Ente attraverso la risoluzione delle problematiche evidenziate in sede di revisione, cui si rinvia.

Art. 4.

Il compenso spettante al commissario governativo sarà determinato in base ai criteri di cui al decreto ministeriale 22 gennaio 2002.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale.

Roma, 20 maggio 2017

Il direttore generale: MOLETI

17A03981

DECRETO 29 maggio 2017.

Servizio integrato rigassificazione e stoccaggio - Terza asta.

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, recante attuazione della direttiva 98/30/CE in materia di norme comuni per il mercato interno del gas naturale, come modificato dall'art. 27 del decreto legislativo 1° giugno 2011, n. 93, e in particolare gli articoli 12 e 18 recanti disposizioni relative alle attività di stoccaggio di gas naturale e di fornitura ai clienti della modulazione dei consumi;

Visto l'art. 14 del decreto-legge n. 1 del 2012 e successive modificazioni in base al quale il Ministero assegna una capacità di stoccaggio per l'offerta alle imprese industriali di un servizio integrato di rigassificazione comprensivo dello stoccaggio di gas naturale (servizio integrato);

Visti i decreti ministeriali del 7 dicembre 2016, del 13 febbraio 2017 e del 21 aprile 2017 recanti le disposizioni per il servizio integrato per l'anno contrattuale di stoccaggio 1° aprile 2017-31 marzo 2018;

Visto l'esito dell'asta per l'aggiudicazione del servizio integrato tenutasi in data 6 marzo 2017;

Considerata la rinuncia, intervenuta in data 23 maggio 2017, all'utilizzo della capacità di rigassificazione e stoccaggio da parte dei soggetti aggiudicatari relativamente agli slot del 7 e 23 agosto e del 9 settembre relativi al terminale «OLT Offshore LNG Toscana»;

Ritenuto opportuno, al fine di ottimizzare l'utilizzo della capacità regolata di rigassificazione del sistema nazionale soggetta al fattore di copertura dei ricavi di cui alla deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (Autorità) n. 438/2013/R/GAS, attuare un'ulteriore procedura d'assegnazione delle suddette capacità rilasciate nei termini stabiliti dalle procedure per l'assegnazione del servizio integrato (procedure) predisposte dai terminali di rigassificazione relative all'asta del 6 marzo;

Decreta:

Art. 1.

Servizio integrato rigassificazione e stoccaggio

1. La capacità assegnata per l'offerta, mediante ulteriore asta competitiva, del servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per l'anno di stoccaggio in corso è quella rinunciata dai soggetti aggiudicatari relativa agli slot del 7 e 23 agosto e del 9 settembre per un totale di 254 milioni di metri cubi di gas.

2. La capacità di cui al comma 1 è assegnata secondo le modalità di cui ai decreti ministeriali del 7 dicembre 2016 e del 13 febbraio 2017.

3. Il terminale di rigassificazione «OLT Offshore LNG Toscana» aggiudica direttamente le capacità relative ai propri slot di cui al comma 1 secondo i criteri di priorità stabiliti dal comma 7 dell'art. 1 del decreto ministeriale del 7 dicembre 2016.

4. Le offerte dovranno pervenire tra il 12 e il 14 giugno 2017.

5. Le procedure da adottare per svolgimento del servizio integrato definite dalle imprese di rigassificazione sono trasmesse entro tre giorni dalla data di comunicazione del presente decreto al Ministero e all'Autorità; il Ministero valuta le procedure e, ove ne ricorrano i presupposti, comunica il nulla osta al loro avvio.

Art. 2.

Disposizioni finali

1. Il presente decreto è notificato alle società «OLT Offshore LNG Toscana», «Stogit» e «Snam Rete Gas» mediante pec ai fini della sua immediata attuazione e all'Autorità ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza, in modo da permettere lo svolgimento delle aste fissate per il giorno 14 giugno 2017.

2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il sistema del gas naturale, fatto salvo l'effetto utile già previsto dalla regolazione tariffaria in materia di garanzia dei ricavi delle imprese di rigassificazione e di stoccaggio.

3. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet del Ministero e nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 29 maggio 2017

Il Ministro: CALENDA

17A03970

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

DETERMINA 8 giugno 2017.

Inserimento del medicinale cetuximab (Erbitux) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² in tutte le indicazioni autorizzate per il trattamento di pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto. (Determina n. 1119/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che istituisce l'Agenzia italiana del farmaco ed in particolare il comma 13;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n. 245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato, ed in particolare l'art. 19;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto del Ministro della salute 29 marzo 2012 , n. 53 di modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) (decreto ministeriale n. 245/2004) in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Giovanni Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Giovanni Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Visto il decreto del Ministro della salute 28 settembre 2004 che ha costituito la Commissione consultiva tecnico-scientifica dell'Agenzia italiana del farmaco;

Vista la legge 23 dicembre 1996 n. 648, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, relativa alle misure per il contenimento della spesa farmaceutica e la determinazione del tetto di spesa per l'anno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 23 dicembre 1996;

Visto il provvedimento della Commissione unica del farmaco (CUF), datato 20 luglio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 2000 con errata-corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 4 ottobre 2000, concernente l'istituzione dell'elenco dei medicinali innovativi la cui commercializzazione è autorizzata in altri Stati ma non sul territorio nazionale, dei medicinali non ancora autorizzati ma sottoposti a sperimentazione clinica e dei medicinali da impiegare per una indicazione terapeutica diversa da quella autorizzata, da erogarsi a totale carico del Servizio Sanitario Nazionale qualora non esista valida alternativa terapeutica, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996 n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996 n. 648;

Visto ancora il provvedimento CUF datato 31 gennaio 2001 concernente il monitoraggio clinico dei medicinali inseriti nel succitato elenco, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001;

Considerate le evidenze presenti in letteratura scientifica riguardanti la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² in tutte le indicazioni autorizzate per il trattamento di pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto;

Ritenuto opportuno consentire la prescrizione di detto medicinale a totale carico del Servizio sanitario nazionale per i pazienti con carcinoma metastatico del colon-retto EGFR+ senza mutazioni di RAS (wildtype);

Tenuto conto della decisione assunta dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica (CTS) dell'AIFA nella riunione del 13-15 marzo 2017 - Stralcio Verbale n. 21;

Ritenuto, pertanto, di includere il medicinale «cetuximab (Erbitux)» nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, istituito ai sensi della legge 23 dicembre 1996 n. 648, per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² in tutte le indicazioni autorizzate per il trattamento di pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto;

Determina:

Art. 1.

Il medicinale CETUXIMAB (ERBITUX) è inserito, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 648, nell'elenco istituito col provvedimento della Commissione unica del farmaco, per le indicazioni terapeutiche di cui all'art. 2.

Art. 2.

Il medicinale di cui all'art. 1 è erogabile a totale carico del Servizio sanitario nazionale per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² in tutte le indicazioni autorizzate per il trattamento di pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto, nel rispetto delle condizioni per esso indicate nell'allegato 1 che fa parte integrante della presente determinazione.

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 8 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

ALLEGATO *1*

Denominazione: «Cetuximab (Erbitux)».

Indicazione terapeutica: somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² in tutte le indicazioni autorizzate per il trattamento di pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto.

Criteri di inclusione: pazienti con carcinoma metastatico del colon-retto EGFR+ senza mutazioni di RAS (wildtype).

Criteri di esclusione:

pazienti con nota ipersensibilità grave (grado 3 o 4) a cetuximab;

pazienti affetti da carcinoma metastatico del colon-retto con mutazioni di RAS o di cui non è noto lo stato di RAS.

Periodo di prescrizione a totale carico del Servizio sanitario nazionale: fino a nuova determinazione dell'Agenzia italiana del farmaco.

Piano terapeutico: nei pazienti con carcinoma metastatico del colon-retto, «Cetuximab» è utilizzato in associazione con chemioterapia o in monoterapia. I chemioterapici non devono essere somministrati prima che sia trascorsa un'ora dalla fine dell'infusione di cetuximab.

Si raccomanda di continuare il trattamento con cetuximab fino a che non vi sia progressione della malattia. La dose iniziale di 500 mg/m² deve essere somministrata lentamente e la velocità d'infusione non deve superare i 5 mg/min. Per le dosi successive (500 mg/m²) la velocità di infusione non deve superare i 10 mg/min. Prima della prima infusione, i pazienti devono ricevere una premedicazione con un antistaminico e un corticosteroide almeno 1 ora prima della somministrazione di cetuximab. Questa premedicazione è raccomandata prima di tutte le infusioni successive.

Altre condizioni da osservare: le modalità previste dagli articoli 4, 5, 6 del provvedimento datato 20 luglio 2000 citato in premessa, in relazione a: art. 4: istituzione del registro, rilevamento e trasmissione dei dati di monitoraggio clinico ed informazioni riguardo a sospensioni del trattamento (mediante apposita scheda come da provvedimento 31 gennaio 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001); art. 5: acquisizione del consenso informato, modalità di prescrizione e di dispensazione del medicinale; art. 6: rilevamento e trasmissione dei dati di spesa.

Dati da inserire nel registro

Monitorare nel corso del trattamento con «Cetuximab» i seguenti parametri clinici:

emocromo completo;

esami ematochimici per la funzionalità epatica, renale;

livello di elettroliti sierici.

17A04052

DETERMINA 8 giugno 2017.

Inserimento del medicinale sunitinib (Sutent) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, per il trattamento di II-III linea del carcinoma timico e del timoma. (Determina n. 1120/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che istituisce l'Agenzia italiana del farmaco ed in particolare il comma 13;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n. 245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato, ed in particolare l'art. 19;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto del Ministro della salute 29 marzo 2012 , n. 53 di modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) (decreto ministeriale n. 245/2004) in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Giovanni Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Giovanni Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Visto il decreto del Ministro della salute 28 settembre 2004 che ha costituito la Commissione consultiva tecnico-scientifica dell'Agenzia italiana del farmaco;

Vista la legge 23 dicembre 1996 n. 648, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, relativa alle misure per il contenimento della spesa farmaceutica e la

determinazione del tetto di spesa per l'anno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 23 dicembre 1996;

Visto il provvedimento della Commissione unica del farmaco (CUF), datato 20 luglio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 2000 con errata-corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 4 ottobre 2000, concernente l'istituzione dell'elenco dei medicinali innovativi la cui commercializzazione è autorizzata in altri Stati ma non sul territorio nazionale, dei medicinali non ancora autorizzati ma sottoposti a sperimentazione clinica e dei medicinali da impiegare per una indicazione terapeutica diversa da quella autorizzata, da erogarsi a totale carico del Servizio sanitario nazionale qualora non esista valida alternativa terapeutica, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996 n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996 n. 648;

Visto ancora il provvedimento CUF datato 31 gennaio 2001 concernente il monitoraggio clinico dei medicinali inseriti nel succitato elenco, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001;

Considerate le evidenze presenti in letteratura scientifica riguardanti l'impiego di «Sunitinib» per il trattamento di II-III linea del carcinoma timico e del timoma;

Ritenuto opportuno consentire la prescrizione di detto medicinale a totale carico del Servizio sanitario nazionale per i pazienti con diagnosi confermata cito-istologicamente di carcinoma timico/timoma, con malattia avanzata (non eleggibile per trattamenti a intento radicale) e con progressione di malattia dopo almeno una linea di trattamento chemioterapico;

Tenuto conto della decisione assunta dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica (CTS) dell'AIFA nella riunione del 13-15 marzo 2017 - Stralcio verbale n. 21;

Ritenuto, pertanto, di includere il medicinale «Sunitinib (Sutent)» nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale istituito ai sensi della legge 23 dicembre 1996 n. 648, per il trattamento di II-III linea del carcinoma timico e del timoma;

Determina:

Art. 1.

Il medicinale SUNITINIB (SUTENT) è inserito, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 648, nell'elenco istituito col provvedimento della Commissione unica del farmaco, per le indicazioni terapeutiche di cui all'art. 2.

Art. 2.

Il medicinale di cui all'art. 1 è erogabile a totale carico del Servizio sanitario nazionale per il trattamento di II-III linea del carcinoma timico e del timoma, nel rispetto delle condizioni per esso indicate nell'allegato 1 che fa parte integrante della presente determinazione.

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 8 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

ALLEGATO *1*

Denominazione: «Sunitinib (Sutent)».

Indicazione terapeutica: trattamento di II-III linea del carcinoma timico e del timoma.

Criteri di inclusione: pazienti con diagnosi di timoma/carcinoma timico, confermata cito-istologicamente, con malattia avanzata, non eleggibile per trattamenti a intento radicale e con progressione di malattia dopo almeno 1 linea di trattamento chemioterapico.

Criteri di esclusione: ipersensibilità a sunitinib o ad uno qualsiasi degli eccipienti elencati al paragrafo 6.1 del riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP) di Sutent.

Periodo di prescrizione a totale carico del Servizio sanitario nazionale: fino a nuova determinazione dell'Agenzia italiana del farmaco.

Piano terapeutico: «Sunitinib» deve essere somministrato alla dose di 50 mg/die, per 4 settimane consecutive, seguite da 2 settimane di pausa, fino a progressione di malattia o fino alla comparsa di tossicità inaccettabile tale da determinare l'interruzione del trattamento.

Altre condizioni da osservare: le modalità previste dagli articoli 4, 5, 6 del provvedimento datato 20 luglio 2000 citato in premessa, in relazione a: art. 4: istituzione del registro, rilevamento e trasmissione dei dati di monitoraggio clinico ed informazioni riguardo a sospensioni del trattamento (mediante apposita scheda come da Provvedimento 31 gennaio 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001); art. 5: acquisizione del consenso informato, modalità di prescrizione e di dispensazione del medicinale; art. 6: rilevamento e trasmissione dei dati di spesa.

Dati da inserire nel registro

Monitorare nel corso del trattamento i seguenti parametri clinici:

emocromo completo;

esami ematochimici per la funzionalità epatica, renale e tiroidea;

controllo della pressione arteriosa e della funzionalità cardiaca.

17A04053

DETERMINA 8 giugno 2017.

Inserimento del medicinale cetuximab (Erbitux) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m² nella fase di mantenimento in monoterapia per il trattamento della malattia ricorrente e/o metastatica da carcinoma a cellule squamose di testa e collo. (Determina n. 1121/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che istituisce l'Agenzia italiana del farmaco ed in particolare il comma 13;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n. 245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato, ed in particolare l'art. 19;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto del Ministro della salute 29 marzo 2012 , n. 53 di modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) (decreto ministeriale n. 245/2004) in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Giovanni Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 06 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Giovanni Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Visto il decreto del Ministro della salute 28 settembre 2004 che ha costituito la commissione consultiva tecnico-scientifica dell'Agenzia italiana del farmaco;

Vista la legge 23 dicembre 1996 n. 648, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, relativa alle misure per il contenimento della spesa farmaceutica e la determinazione del tetto di spesa per l'anno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 23 dicembre 1996;

Visto il provvedimento della Commissione unica del farmaco (CUF), datato 20 luglio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 2000 con errata-corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 4 ottobre 2000, concernente l'istituzione dell'elenco dei medicinali innovativi la cui commercializzazione è autorizzata in altri Stati ma non sul territorio nazionale, dei medicinali non ancora autorizzati ma sottoposti a sperimentazione clinica e dei medicinali da impiegare per una indicazione terapeutica diversa da quella autorizzata, da erogarsi a totale carico del Servizio sanitario nazionale qualora non esista valida alternativa terapeutica, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996 n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996 n. 648;

Visto ancora il provvedimento CUF datato 31 gennaio 2001 concernente il monitoraggio clinico dei medicinali inseriti nel succitato elenco, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001;

Considerate le evidenze presenti in letteratura scientifica riguardanti la somministrazione quindicinale (EOW) di cetuximab a un dosaggio di 500 mg/m^2 nella fase di mantenimento in monoterapia per il trattamento della malattia ricorrente e/o metastatica da carcinoma a cellule squamose di testa e collo;

Ritenuto opportuno consentire la prescrizione di detto medicinale a totale carico del Servizio sanitario nazionale per i pazienti con carcinoma a cellule squamose di testa e collo ricorrente e/o metastatico, nella fase di mantenimento con cetuximab in monoterapia a seguito dell'induzione con cetuximab in associazione a chemioterapia a base di platino;

Tenuto conto della decisione assunta dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica (CTS) dell'AIFA nella riunione del 13-15 marzo 2017 - stralcio verbale n. 21;

Ritenuto, pertanto, di includere il medicinale cetuximab (Erbitux) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale istituito ai sensi della legge 23 dicembre 1996 n. 648, per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m^2 nella fase di mantenimento in monoterapia per il trattamento della malattia ricorrente e/o metastatica da carcinoma a cellule squamose di testa e collo;

Determina:

Art. 1.

Il medicinale cetuximab (Erbitux) è inserito, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 648, nell'elenco istituito col provvedimento della Commissione unica del farmaco, per le indicazioni terapeutiche di cui all'art. 2.

Art. 2.

Il medicinale di cui all'art. 1 è erogabile a totale carico del Servizio sanitario nazionale per la somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m^2 nella fase di mantenimento in monoterapia per il trattamento della malattia ricorrente e/o metastatica da carcinoma a cellule squamose di testa e collo, nel rispetto delle condizioni per esso indicate nell'allegato 1 che fa parte integrante della presente determinazione.

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 8 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

ALLEGATO *1*

Denominazione: cetuximab (Erbitux).

Indicazione terapeutica: somministrazione quindicinale (EOW) a un dosaggio di 500 mg/m^2 nella fase di mantenimento in monoterapia per il trattamento della malattia ricorrente e/o metastatica da carcinoma a cellule squamose di testa e collo.

Criteri di inclusione: pazienti con carcinoma a cellule squamose di testa e collo ricorrente e/o metastatico, nella fase di mantenimento con cetuximab in monoterapia a seguito dell'induzione con cetuximab in associazione a chemioterapia a base di platino.

Criteri di esclusione: nota ipersensibilità grave (grado 3 o 4) a cetuximab.

Periodo di prescrizione a totale carico del Servizio sanitario nazionale: fino a nuova determinazione dell'Agenzia italiana del farmaco.

Piano terapeutico: fino a progressione della malattia. La velocità di infusione non deve superare i 10 mg/min. Almeno 1 ora prima della somministrazione di cetuximab, è raccomandata la premedicazione con un antistaminico e un corticosteroide.

Altre condizioni da osservare: le modalità previste dagli articoli 4, 5, 6 del provvedimento datato 20 luglio 2000 citato in premessa, in relazione a: art. 4: istituzione del registro, rilevamento e trasmissione dei dati di monitoraggio clinico ed informazioni riguardo a sospensioni del trattamento (mediante apposita scheda come da provvedimento 31 gennaio 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001); art. 5: acquisizione del consenso informato, modalità di prescrizione e di dispensazione del medicinale; art. 6: rilevamento e trasmissione dei dati di spesa.

Dati da inserire nel registro

Monitorare nel corso del trattamento di mantenimento con cetuximab i seguenti parametri clinici:

emocromo completo;

esami ematochimici per funzionalità epatica e renale;

livello di elettroliti sierici.

17A04054

DETERMINA 8 giugno 2017.

Modifica della determina 23 dicembre 2016 relativa all'inserimento dei medicinali per uso umano «prednisone, prednisolone e deflazacort» nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, per il trattamento della distrofia muscolare di Duchenne. (Determina n. 1122/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che istituisce l'Agenzia italiana del farmaco ed in particolare il comma 13;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n. 245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato, ed in particolare l'art. 19;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto del Ministro della salute 29 marzo 2012, n. 53 di modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) (decreto ministeriale n. 245/2004) in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Giovanni Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Giovanni Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Visto il decreto del Ministro della salute 28 settembre 2004 che ha costituito la Commissione consultiva tecnico-scientifica dell'Agenzia italiana del farmaco;

Vista la legge 23 dicembre 1996 n. 648, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, relativa alle misure per il contenimento della spesa farmaceutica e la determinazione del tetto di spesa per l'anno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 23 dicembre 1996;

Visto il provvedimento della Commissione unica del farmaco (CUF), datato 20 luglio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 2000 con errata-corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 4 ottobre 2000, concernente l'istituzione dell'elenco dei medicinali innovativi la cui commercializzazione è autorizzata in altri Stati ma non sul territorio nazionale, dei medicinali non ancora autorizzati ma sottoposti a sperimentazione clinica e dei medicinali da impiegare per una indicazione terapeutica diversa da quella autorizzata, da erogarsi a

totale carico del Servizio sanitario nazionale qualora non esista valida alternativa terapeutica, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996 n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996 n. 648;

Vista la determinazione 16 ottobre 2007, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 254 del 31 ottobre 2007, che ha istituito due nuove liste costituenti, gli allegati 4 e 5, parte integrante della sezione concernente i medicinali che possono essere utilizzati per una o più indicazioni terapeutiche diverse da quelle autorizzate, relative rispettivamente ai farmaci con uso consolidato sulla base dei dati della letteratura scientifica, nel trattamento di patologie neurologiche e nel trattamento correlato ai trapianti;

Vista la determinazione 23 dicembre 2016, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 12 del 16 gennaio 2017, concernente all'inserimento dei medicinali prednisone, prednisolone e deflazacort nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 648, per il trattamento della distrofia muscolare di Duchenne;

Ritenuto opportuno mantenere la prescrizione dei medicinali prednisone, prednisolone e deflazacort a totale carico del Servizio sanitario nazionale per i pazienti affetti da distrofia muscolare di Duchenne;

Tenuto conto della decisione assunta dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica (CTS) dell'AIFA nella riunione del 10-12 aprile 2017 - stralcio verbale n. 22;

Determina:

Art. 1.

Di inserire i medicinali «prednisone, prednisolone e deflazacort» nella lista (allegato 4), istituita con la determinazione 16 ottobre 2007 sopra citata, relativa ai farmaci con uso consolidato nel trattamento di patologie neurologiche per indicazioni anche differenti da quelle previste dal provvedimento di autorizzazione all'immissione in commercio.

Art. 2.

I medicinali inclusi nell'elenco di cui all'art. 1 sono erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale.

Ai fini della consultazione delle liste dei farmaci a totale carico del Servizio sanitario nazionale, ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 648, si rimanda agli elenchi pubblicati sul sito dell'Agenzia italiana del farmaco: http://www.agenziafarmaco@aifa.gov.it

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 8 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

17A04055

DETERMINA 8 giugno 2017.

Inserimento del medicinale trastuzumab (Herceptin) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, per l'utilizzo in associazione o dopo terapia con o includente taxani sia in fase adiuvante sia neoadiuvante nel carcinoma mammario HER2 positivo. (Determina n. 1123/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito nella legge 24 novembre 2003, n. 326, che istituisce l'Agenzia italiana del farmaco ed in particolare il comma 13;

Visto il decreto del Ministro della salute di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e finanze in data 20 settembre 2004, n. 245 recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma del comma 13 dell'art. 48 sopra citato, ed in particolare l'art. 19;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - Serie generale n. 140 - del 17 giugno 2016;

Visto il decreto del Ministro della salute 29 marzo 2012, n. 53 di modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA) (D.M. 245/2004) in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Giovanni Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Giovanni Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Visto il decreto del Ministro della salute 28 settembre 2004 che ha costituito la Commissione consultiva tecnico-scientifica dell'Agenzia italiana del farmaco;

Vista la legge 23 dicembre 1996, n. 648, di conversione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, relativa alle misure per il contenimento della spesa farmaceutica e la determinazione del tetto di spesa per l'anno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 300 del 23 dicembre 1996;

Visto il provvedimento della Commissione unica del farmaco (CUF), datato 20 luglio 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 219 del 19 settembre 2000 con errata-corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 4 ottobre 2000, concernente l'istituzione dell'elenco dei medicinali innovativi la cui commercializzazione è autorizzata in altri Stati ma non sul territorio nazionale, dei medicinali non ancora autorizzati ma sottoposti a sperimentazione clinica e dei medicinali da impiegare per una indicazione terapeutica diversa da quella autorizzata, da erogarsi a totale carico del Servizio sanitario nazionale qualora non esista valida alternativa terapeutica, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 648;

Visto ancora il provvedimento CUF datato 31 gennaio 2001 concernente il monitoraggio clinico dei medicinali inseriti nel succitato elenco, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001;

Considerate le evidenze presenti in letteratura scientifica riguardanti l'impiego di trastuzumab in associazione o dopo terapia con o includente taxani sia in fase adiuvante sia neoadiuvante nel carcinoma mammario HER2 positivo;

Ritenuto opportuno consentire la prescrizione di detto medicinale a totale carico del Servizio sanitario nazionale per i pazienti con diagnosi di adenocarcinoma della mammella, con positività per HER2 documentata mediante immunoistochimica (intensità 3+) o FISH e con indicazione a trattamento chemioterapico includente taxani in fase adiuvante o neoadiuvante;

Tenuto conto della decisione assunta dalla Commissione consultiva tecnico-scientifica (CTS) dell'AIFA nella riunione del 13-15 marzo 2017 - stralcio verbale n. 21;

Ritenuto, pertanto, di includere il medicinale trastuzumab (Herceptin) nell'elenco dei medicinali erogabili a totale carico del Servizio sanitario nazionale, istituito ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 648, per l'utilizzo in associazione o dopo terapia con o includente taxani sia in fase adiuvante sia neoadiuvante nel carcinoma mammario HER2 positivo;

Determina:

Art. 1.

Il medicinale trastuzumab (Herceptin) è inserito, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 536, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 648, nell'elenco istituito col provvedimento della Commissione unica del farmaco, per le indicazioni terapeutiche di cui all'art. 2.

Art. 2.

Il medicinale di cui all'art. 1 è erogabile a totale carico del Servizio sanitario nazionale per l'utilizzo in associazione o dopo terapia con o includente taxani sia in fase adiuvante sia neoadiuvante nel carcinoma mammario HER2 positivo, nel rispetto delle condizioni per esso indicate nell'allegato 1 che fa parte integrante della presente determinazione.

Art. 3.

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 8 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

ALLEGATO *1*

Denominazione: trastuzumab (Herceptin)

Indicazione terapeutica: utilizzo in associazione o dopo terapia con o includente taxani sia in fase adiuvante sia neoadiuvante nel carcinoma mammario HER2 positivo.

Criteri di inclusione: pazienti con diagnosi di adenocarcinoma della mammella, positività per HER2 documentata mediante immunoistochimica (intensità 3+) o FISH e indicazione a trattamento chemioterapico includente taxani in fase adiuvante o neoadiuvante.

Criteri di esclusione:

pazienti con frazione di eiezione del ventricolo sinistro inferiore al 50%;

pazienti affetti da altre patologie cardiache controindicanti l'impiego del trastuzumab (vedi paragrafo 4.4 del Riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP) di Herceptin);

ipersensibilità nota al trastuzumab, alle proteine murine o ad uno qualsiasi degli eccipienti elencati al paragrafo 6.1. dell'RCP di Herceptin;

pazienti con severa dispnea a riposo o che necessitano di ossigeno-terapia supplementare.

Periodo di prescrizione a totale carico del Servizio sanitario nazionale: fino a nuova determinazione dell'Agenzia italiana del farmaco.

Piano terapeutico: in fase adiuvante, lo schema di trattamento paclitaxel + trastuzumab consiste nella somministrazione di paclitaxel alla dose di 80 mg/mq, 1 volta alla settimana per 12 settimane, e nella concomitante somministrazione di trastuzumab e.v., alla dose di 4 mg/kg (prima somministrazione) seguita dalla dose di 2 mg/kg per un totale di 12 somministrazioni settimanali.

Dopo il completamento delle 12 settimane, la somministrazione di trastuzumab può essere continuata con la schedula settimanale oppure alla dose di 6 mg/kg ogni 3 settimane, per ulteriori 40 settimane, per completare 1 anno di somministrazione complessiva di trastuzumab.

Altre condizioni da osservare: le modalità previste dagli articoli 4, 5, 6 del provvedimento datato 20 luglio 2000 citato in premessa, in relazione a:

art. 4: istituzione del registro, rilevamento e trasmissione dei dati di monitoraggio clinico ed informazioni riguardo a sospensioni del trattamento (mediante apposita scheda come da provvedimento 31 gennaio 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 70 del 24 marzo 2001);

art. 5: acquisizione del consenso informato, modalità di prescrizione e di dispensazione del medicinale;

art. 6: rilevamento e trasmissione dei dati di spesa.

DATI DA INSERIRE NEL REGISTRO

Monitorare nel corso del trattamento i seguenti parametri clinici:

emocromo completo;

esami ematochimici per la funzionalità epatica;

funzionalità cardiaca.

17A04056

DETERMINA 13 giugno 2017.

Rinegoziazione del medicinale per uso umano «Exviera», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 1154/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, recante «Disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003 n. 326, che ha istituito l'Agenzia italiana del farmaco;

Visto il decreto 20 settembre 2004 n. 245 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e delle finanze: «Regolamento recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma dell'articolo 48, comma 13, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326», così come modificato dal decreto 29 marzo 2012 n. 53 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze: «Modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA), in attuazione dell'articolo 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111»;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'AIFA, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie Generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche» e successive modifiche e integrazioni;

Vista la legge 15 luglio 2002, n. 145, recante «Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l'interazione tra pubblico e privato»;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica» con particolare riferimento all'art. 8;

Visto l'art. 1, comma 40, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica», che individua i margini della distribuzione per aziende farmaceutiche, grossisti e farmacisti;

Visto l'articolo 48, comma 33, legge 24 novembre 2003, n. 326, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal Servizio sanitario nazionale tra Agenzia e titolari di autorizzazioni;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 142 del 21 giugno 2006, concernente l'attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernenti i medicinali per uso umano nonché della direttiva 2003/94/CE;

Vista la delibera CIPE del 1° febbraio 2001;

Vista la determinazione 29 ottobre 2004 «Note AIFA 2004 (Revisione delle note *CUF)*», pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004 e successive modificazioni;

Vista la determinazione AIFA del 3 luglio 2006 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, Serie Generale n. 156 del 7 luglio 2006;

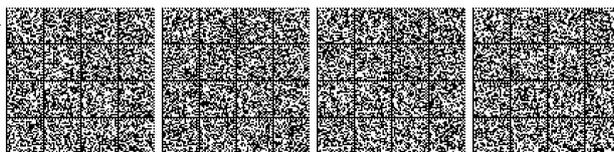
Vista la determinazione AIFA del 27 settembre 2006 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, Serie Generale n. 227, del 29 settembre 2006 concernente «Manovra per il governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata»;

Visto il decreto-legge 1 ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, recante «Interventi urgenti in materia economica finanziaria per lo sviluppo e l'equità sociale» e in particolare l'art. 5, comma 2, lettera *a)*, con il quale è stato previsto un fondo per la spesa dei farmaci innovativi ed il comma 3, lettera *a)*, recante disposizioni sul ripiano dello sfondamento imputabile al superamento del fondo predetto;

Visto il regolamento n. 726/2004/CE;

Vista la determina con la quale la società Abbvie LTD ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale EXVIERA;

Visto il parere del Comitato prezzi e rimborso nella seduta del 28 aprile 2017;

Vista la deliberazione n. 10 in data 18 maggio 2017 del Consiglio di amministrazione dell'AIFA adottata su proposta del direttore generale;

Visto il parere della Commissione tecnico-scientifica nella seduta del 10 maggio 2017, relativo all'ammissione alla rimborsabilità dell'estensione posologica di Viekirax (ombitasvir/paritaprevir/ritonavir)/ Exviera (dasabuvir) che prevede che una durata del trattamento pari a 8 settimane possa essere presa in considerazione per i pazienti con infezione da genotipo 1b non trattati in precedenza con fibrosi di intensità da minima a moderata;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale Exviera è rinegoziato alle condizioni di seguito indicate:

confezione: 250 mg compressa rivestita con film-uso orale- blister (PVC/PE/PCTFE/ALU) - 56 compresse (confezione multipla) - AIC n. 043840014/E (in base 10) 19TWJG (in base 32)

classe di rimborsabilità: A

prezzo ex factory (IVA esclusa): € 1.120,00

prezzo al pubblico (IVA inclusa): € 1.848,45

indicazioni terapeutiche: Exviera è indicato in associazione ad altri medicinali per il trattamento dell'epatite C cronica (chronic hepatitis C, *CHC)* negli adulti.

validità del contratto: 12 mesi.

Ai fini delle prescrizioni a carico del Servizio sanitario nazionale, i centri utilizzatori specificatamente individuati dalle Regioni, dovranno compilare la scheda raccolta dati informatizzata di arruolamento che indica i pazienti eleggibili e la scheda di follow-up, applicando le condizioni negoziali secondo le indicazioni pubblicate sul sito dell'Agenzia, piattaforma web - all'indirizzo https://www.agenziafarmaco.gov.it/registri/ che costituiscono parte integrante della presente determinazione.

Nelle more della piena attuazione del registro di monitoraggio web-based, onde garantire la disponibilità del trattamento ai pazienti le prescrizioni dovranno essere effettuate in accordo ai criteri di eleggibilità e appropriatezza prescrittiva riportati nella documentazione consultabile sul portale istituzionale dell'Agenzia:

http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio

I dati inerenti ai trattamenti effettuati a partire dalla data di entrata in vigore della presente determinazione, tramite la modalità temporanea suindicata, dovranno essere successivamente riportati nella piattaforma web, secondo le modalità che saranno indicate nel sito:

http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio

Attribuzione del requisito dell'innovazione terapeutica, da cui consegue:

- la non applicazione delle riduzioni di legge di cui ai sensi delle determinazioni AIFA del 3 luglio 2006 e dell'ulteriore riduzione del 5% ai sensi della determinazione AIFA del 27 settembre 2006;

- l'inserimento nel fondo per i farmaci innovativi ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222;

- l'inserimento nell'elenco dei farmaci innovativi ai sensi dell'art. 1, commi 1 e 2, dell'accordo sottoscritto in data 18 novembre 2010 (Rep. Atti n. 197/CSR).

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo ex factory come da condizioni negoziali.

Capping come da condizioni negoziali.

Art. 2.

Condizioni e modalità di impiego

Prescrizione del medicinale soggetta a quanto previsto dall'allegato 2 e successive modifiche, alla determinazione 29 ottobre 2004 - PHT Prontuario della distribuzione diretta -, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004.

Art. 3.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale Exviera è la seguente: medicinali soggetti a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibili al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti: centri specialistici individuati dalle Regioni e Province autonome, internista, infettivologo, gastroenterologo (RNRL).

Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 13 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

17A04212

DETERMINA 13 giugno 2017.

Rinegoziazione del medicinale per uso umano «Viekirax», ai sensi dell'art. 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 1155/2017).

IL DIRETTORE GENERALE

Visti gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300;

Visto l'art. 48 del decreto-legge 30 settembre 2003 n. 269, recante «Disposizioni urgenti per favorire lo svi-

luppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, nella legge 24 novembre 2003 n. 326, che ha istituito l'Agenzia italiana del farmaco;

Visto il decreto 20 settembre 2004 n. 245 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della funzione pubblica e dell'economia e delle finanze: «regolamento recante norme sull'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco, a norma dell'art. 48, comma 13, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326», così come modificato dal decreto 29 marzo 2012 n. 53 del Ministro della salute, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze: «Modifica al regolamento e funzionamento dell'Agenzia italiana del farmaco (AIFA), in attuazione dell'art. 17, comma 10, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111»;

Visti il regolamento di organizzazione, del funzionamento e dell'ordinamento del personale e la nuova dotazione organica, definitivamente adottati dal Consiglio di amministrazione dell'Agenzia italiana del farmaco, rispettivamente, con deliberazione 8 aprile 2016, n. 12, e con deliberazione 3 febbraio 2016, n. 6, approvate ai sensi dell'art. 22 del decreto 20 settembre 2004, n. 245, del Ministro della salute di concerto con il Ministro della funzione pubblica e il Ministro dell'economia e delle finanze, della cui pubblicazione sul proprio sito istituzionale è stato dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, Serie generale, n. 140 del 17 giugno 2016;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante «Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche» e successive modifiche e integrazioni;

Vista la legge 15 luglio 2002, n. 145, recante «Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e l'interazione tra pubblico e privato»;

Visto il decreto del Ministro della salute del 17 novembre 2016, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 18 novembre 2016, al n. 1347, con cui è stato nominato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco il prof. Mario Melazzini;

Visto il decreto del Ministro della salute del 31 gennaio 2017, vistato ai sensi dell'art. 5, comma 2, del decreto legislativo n. 123/2011 dall'ufficio centrale del bilancio presso il Ministero della salute in data 6 febbraio 2017, al n. 141, con cui il prof. Mario Melazzini è stato confermato direttore generale dell'Agenzia italiana del farmaco, ai sensi dell'art. 2, comma 160, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;

Vista la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente «Interventi correttivi di finanza pubblica» con particolare riferimento all'art. 8;

Visto l'art. 1, comma 40, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante «Misure di razionalizzazione della finanza pubblica», che individua i margini della distribuzione per aziende farmaceutiche, grossisti e farmacisti;

Visto l'art. 48, comma 33, legge 24 novembre 2003, n. 326, che dispone la negoziazione del prezzo per i prodotti rimborsati dal Servizio sanitario nazionale tra Agenzia e titolari di autorizzazioni;

Visto il decreto legislativo 24 aprile 2006, n. 219, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 142 del 21 giugno 2006, concernente l'attuazione della direttiva 2001/83/CE (e successive direttive di modifica) relativa ad un codice comunitario concernenti i medicinali per uso umano nonché della direttiva 2003/94/CE;

Vista la delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica del 1° febbraio 2001;

Vista la determinazione 29 ottobre 2004 «Note AIFA 2004 (Revisione delle note *CUF)*», pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004 e successive modificazioni;

Vista la determinazione Agenzia italiana del farmaco del 3 luglio 2006 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, Serie generale n. 156 del 7 luglio 2006;

Vista la determinazione Agenzia italiana del farmaco del 27 settembre 2006 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*, Serie generale n. 227, del 29 settembre 2006 concernente «Manovra per il Governo della spesa farmaceutica convenzionata e non convenzionata»;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, recante «Interventi urgenti in materia economica finanziaria per lo sviluppo e l'equità sociale» e in particolare l'art. 5, comma 2, lettera *a)*, con il quale è stato previsto un fondo per la spesa dei farmaci innovativi ed il comma 3, lettera *a)*, recante disposizioni sul ripiano dello sfondamento imputabile al superamento del fondo predetto;

Visto il regolamento n. 726/2004/CE;

Vista la determina con la quale la società ABBVIE LTD ha ottenuto l'autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale VIEKIRAX;

Visto il parere del comitato prezzi e rimborso nella seduta del 28 aprile 2017;

Vista la deliberazione n. 10 in data 18 maggio 2017 del Consiglio di amministrazione dell'Agenzia italiana del farmaco adottata su proposta del direttore generale;

Visto il parere della Commissione tecnico-scientifica nella seduta del 10 maggio 2017, relativo all'ammissione

alla rimborsabilità dell'estensione posologica di Viekirax (ombitasvir/paritaprevir/ritonavir)/ Exviera (dasabuvir) che prevede che una durata del trattamento pari a 8 settimane possa essere presa in considerazione per i pazienti con infezione da genotipo 1b non trattati in precedenza con fibrosi di intensità da minima a moderata;

Determina:

Art. 1.

Classificazione ai fini della rimborsabilità

Il medicinale Viekirax è rinegoziato alle condizioni di seguito indicate:

Confezione:

12,5 mg/75 mg/50 mg compressa rivestita con film uso orale in blister (PVC/PE/PCTFE/ALU) - 56 compresse (confezione multipla);

A.I.C. n. 043841016/E (in base 10) 19TXHS (in base 32).

Classe di rimborsabilità: A;

Prezzo ex factory (IVA esclusa) € 12.880,00;

Prezzo al pubblico (IVA inclusa) € 21.257,15.

Indicazioni terapeutiche: Viekirax è indicato in associazione ad altri medicinali per il trattamento dell'epatite C cronica (chronic hepatitis C, *CHC)* negli adulti.

Validità del contratto: 12 mesi.

Ai fini delle prescrizioni a carico del Servizio sanitario nazionale, i centri utilizzatori specificatamente individuati dalle Regioni, dovranno compilare la scheda raccolta dati informatizzata di arruolamento che indica i pazienti eleggibili e la scheda di follow-up, applicando le condizioni negoziali secondo le indicazioni pubblicate sul sito dell'Agenzia, piattaforma web all'indirizzo https://www.agenziafarmaco.gov.it/registri/ che costituiscono parte integrante della presente determinazione.

Nelle more della piena attuazione del registro di monitoraggio web-based, onde garantire la disponibilità del trattamento ai pazienti le prescrizioni dovranno essere effettuate in accordo ai criteri di eleggibilità e appropriatezza prescrittiva riportati nella documentazione consultabile sul portale istituzionale dell'Agenzia: http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio

I dati inerenti ai trattamenti effettuati a partire dalla data di entrata in vigore della presente determinazione, tramite la modalità temporanea suindicata, dovranno essere successivamente riportati nella piattaforma web, secondo le modalità che saranno indicate nel sito: http://www.agenziafarmaco.gov.it/it/content/registri-farmaci-sottoposti-monitoraggio.

Attribuzione del requisito dell'innovazione terapeutica, da cui consegue:

la non applicazione delle riduzioni di legge di cui ai sensi delle Determinazioni Agenzia italiana del farmaco del 3 luglio 2006 e dell'ulteriore riduzione del 5% ai sensi della determinazione Agenzia italiana del farmaco del 27 settembre 2006;

l'inserimento nel fondo per i farmaci innovativi ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222;

l'inserimento nell'elenco dei farmaci innovativi ai sensi dell'art. 1, commi 1 e 2, dell'accordo sottoscritto in data 18 novembre 2010 (Rep. Atti n. 197/CSR).

Sconto obbligatorio alle strutture pubbliche sul prezzo ex factory come da condizioni negoziali.

Capping come da condizioni negoziali.

Art. 2.

Condizioni e modalità di impiego

Prescrizione del medicinale soggetta a quanto previsto dall'allegato 2 e successive modifiche, alla determinazione 29 ottobre 2004 - PHT Prontuario della distribuzione diretta, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 259 del 4 novembre 2004.

Art. 3.

Classificazione ai fini della fornitura

La classificazione ai fini della fornitura del medicinale Viekirax è la seguente: medicinali soggetti a prescrizione medica limitativa, da rinnovare volta per volta, vendibili al pubblico su prescrizione di centri ospedalieri o di specialisti: centri specialistici individuati dalle regioni e province autonome, internista, infettivologo, gastroenterologo (RNRL).

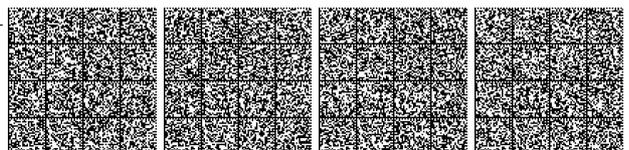
Art. 4.

Disposizioni finali

La presente determinazione ha effetto dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà notificata alla società titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio.

Roma, 13 giugno 2017

Il direttore generale: MELAZZINI

17A04213

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

CAMERA DI COMMERCIO VENEZIA GIULIA TRIESTE GORIZIA

Provvedimenti concernenti i marchi di identificazione dei metalli preziosi

Ai sensi dell'art. 29, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 150, regolamento di applicazione del decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251, si rende noto che l'impresa Sossi Massimiliano, con sede in Trieste, piazza Barbacan, 5, già assegnataria del marchio di identificazione 73 TS, ha cessato in data 31 dicembre 2016 ogni attività connessa all'uso del marchio stesso ed è stata pertanto cancellata dal registro degli assegnatari di cui all'art. 14 del citato decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251, tenuto presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura Venezia Giulia.

I punzoni in dotazione all'impresa sono stati restituiti alla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura Venezia Giulia.

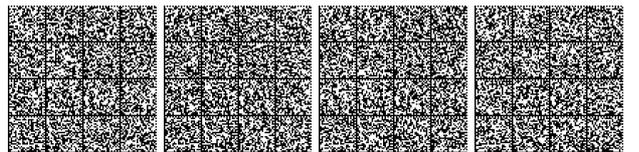
17A03983

Provvedimenti concernenti i marchi di identificazione dei metalli preziosi

Ai sensi dell'art. 29, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 150, regolamento di applicazione del decreto legislativo 22 maggio 1999 n. 251, si rende noto che l'impresa MCS Bottega Orafa di Magarelli Cristina, con sede a Opicina (Trieste) in via Nazionale 24, già dichiarata decaduta dal marchio di identificazione 111 TS, e già cancellata dal registro degli assegnatari di cui all'art. 14 del citato decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251, tenuto presso la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura Venezia Giulia in data 15 febbraio 2016 ha restituito, in data 22 febbraio 2017, il punzone che aveva in dotazione.

17A03984

ADELE VERDE, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

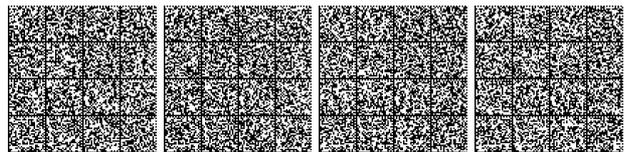
(WI-GU-2017-GU1-139) Roma, 2017 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%		€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.